

ÉTUDE
sur la
CONDITION ADMINISTRATIVE
et la
SITUATION ÉCONOMIQUE
des
AGENTS DE CHEMINS DE FER EN FRANCE

THESE DE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Economiques)

présentée et soutenue le 2 juin, 1923, à 14 heures

par Roger LAZARD

Président : M. ALLIX

Suffragants : MM. RIST
GIDEL

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel

1923

ÉTUDE

sur la

CONDITION ADMINISTRATIVE

et la

SITUATION ÉCONOMIQUE

des

AGENTS DE CHEMINS DE FER EN FRANCE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547513_0051

ÉTUDE

sur la

CONDITION ADMINISTRATIVE

et la

SITUATION ÉCONOMIQUE

des

CHÊMINS DE FER EN FRANCE

THESE DE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Economiques)

présentée et soutenue le 2 juin 1923, à 14 heures

par Roger LAZARD

Président : M. ALLIX

Suffragants : MM. RIST

GIDEL

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel

—
1923

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

INTÉRÊT POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
DE NOTRE ÉTUDE

La condition administrative et la situation économique des agents de chemins de fer concernent directement plus d'un million de Français. — Le problème est d'intérêt général.

Le 1^{er} mai 1922, 450.000 individus collaborent au service des transports par voie ferrée.

Aucun service public, aucune industrie privée, sauf la métallurgie, n'emploient un personnel aussi important.

Le sort qui va être fait aux « cheminots » intéresse directement l'existence de plus de 1.000.000 de Français (1).

La condition juridique et matérielle d'un si grand nombre d'individus présente donc, au point de vue social, un intérêt considérable.

Toutefois, il convient de ne pas oublier que les chemins de fer n'ont pas été créés pour les agents :

« Les chemins de fer n'ont pas pour seul et unique but (comme on a paru récemment le croire en Angleterre) d'assurer un convenable « *standard*

(1) On peut, en effet, prendre pour base de la famille française le ménage à deux enfants : c'est ce que l'on a fait lors de la détermination de l'indice en vue de la fixation de l'indemnité de résidence.

of Life » à quelques centaines de mille cheminots. » (Georges Allix, *Revue Politique et Parlementaire* du 15 mai 1922.)

D'autre part, la bonne volonté des agents est indispensable à la vie économique nationale.

Au point de vue politique, le personnel des Compagnies assure un *service public* : il a des obligations particulières (2) en contre-partie desquelles il doit obtenir des avantages certains.

Au point de vue économique, la bonne politique consisterait à accepter tous les sacrifices possibles en vue de satisfaire les agents : les chemins de fer marchent, avant tout, avec le moral des « cheminots » : Si le charbon manque, on utilisera le mazout, la traction automobile, l'électricité, un succédané quelconque ; rien ne remplacera jamais la bonne volonté des agents.

D'ailleurs, l'intérêt public des agents et des Compagnies est le même. La lutte des classes ne correspond pas à une réalité économique. Il y a interdépendance des intérêts à l'intérieur d'une nation, comme il y a interdépendance des nations entre elles suivant la célèbre formule de Jean-Baptiste Say.

C'est en assurant au personnel la situation qui se rapproche le plus de celle d'un « bon père de

(2) Conclusions du Commissaire du Gouvernement Tardieu. Arrêt Winckel 1909 (recueil page 1.302). « Par son acceptation de l'emploi qui lui a été conféré, le fonctionnaire s'est soumis à toutes les obligations dérivant des nécessités du service public et a renoncé à toutes les facultés dont l'exercice serait incompatible avec le fonctionnement normal et continu des organes nécessaires à la vie nationale. »

famille » que les Compagnies assureront la meilleure marche du service. Lorsque le public sera mieux desservi, chacun fera plus d'affaires et de bénéfices. Plus le chiffre d'affaires sera élevé, plus les profits des actionnaires seront considérables et plus bas sera le coût de la production. Les Compagnies pourront alors contribuer à la diminution du coût des produits et des services, en abaissant les tarifs : ce qui ne manquerait pas d'amener une multiplication des échanges, profitable à tous.

Il ne suffit pas à la nation industrielle de produire et au producteur de prévoir le besoin du consommateur, encore faut-il que telles de nos provinces ne regorgent pas de blé, les autres de produits manufacturés, sans que l'échange n'en soit possible ni facile.

Entre les différents producteurs ou, ce qui revient au même, entre le producteur et le consommateur, l'agent des Compagnies est l'intermédiaire indispensable. Le rôle économique joué par le personnel des Compagnies est de tout premier ordre.

Enfin, au point de vue de la sécurité nationale, le transport rapide des troupes est nécessaire et nous devons pouvoir compter sur les agents.

On voit donc tout l'intérêt social, politique, économique et national qui s'attache à notre étude, ainsi que les raisons qui militent en faveur d'une politique largement favorable aux agents.

PREMIERE PARTIE

Condition Administrative

TITRE PREMIER

RÉGIME DU CODE CIVIL ET DE LA LOI DU 15 JUILLET 1845

Le principe. — L'évolution de la notion du service public. — Agents dont le service intéresse ou non la sécurité des voyageurs. — Agents assermentés et non assermentés. — La position de la doctrine.

La règle est que les agents de la Compagnie de Chemin de Fer sont des ouvriers de l'industrie privée. Cette solution est la conséquence logique de la gestion d'entreprises par les particuliers.

Le 11 décembre 1919, la jurisprudence admet encore que les agents, même assermentés, sont au service d'une industrie privée : « Le chef de gare d'une Compagnie de Chemin de Fer n'est ni un fonctionnaire public, ni un agent de l'administration publique au sens de l'article 177 du Code pénal, par suite la tentative de corruption de cet agent n'est pas réprimée par l'article 179 dudit Code.

« Il importe peu que le chef de gare ait été assermenté, qu'il ait le droit de dresser des procès-verbaux, que toute attaque, résistance ou voie de fait

dont il serait victime dans l'exercice de ses fonctions, soit punie des peines de la rébellion par la loi du 15 juillet 1845, qu'il soit un citoyen chargé d'un ministère de service public et qu'au moment où le fait incriminé s'est produit la Compagnie de Chemins de Fer se soit trouvée sous le régime des réquisitions militaires et de la loi mettant le service des chemins de fer entre les mains du Ministre de la Guerre, si en fait, la Compagnie n'a pas été déposée de son industrie ». (Chambéry, 11 décembre 1919, *Bulletin des Sommaires*, 1920-2-6.)

Cependant, il s'agit d'un service public : c'est ce qui amène exceptionnellement le législateur à intervenir.

Dans la mesure où l'autorité publique se substitue aux Compagnies pour la réglementation du travail et des retraites, l'agent cesse d'être au service de l'industrie privée pour devenir fonctionnaire.

Suivant que l'on fait prédominer le point de vue politique ou économique, on appliquera le régime du service public ou le procédé du droit privé.

On a évolué entre ces deux conceptions, gestion privée, gestion publique, n'admettant jamais complètement ni l'une ni l'autre et les admettant simultanément toutes les deux ; mais à la fin du xix^e siècle et au commencement du xx^e, la notion du service public s'est accusée de plus en plus.

En 1842 et en 1845, le législateur intervient déjà. En 1890, en 1902, 1909 et 1911, son intervention s'affirme ; néanmoins, l'article 1780 du Code

civil s'applique aux contrats de travail et le recrutement des agents est libre.

On paraît avoir hésité à admettre que l'intervention est toujours légitime dans l'intérêt général. On se fonde sur la loi du 15 juillet 1845 pour distinguer les agents dont le service intéresse la sécurité du public de leurs camarades. Cette loi fixe la limite d'intervention maxima au nom de l'intérêt général et en dehors « des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer » (loi du 15 juillet 1845, titre 3), c'est le droit commun qui s'applique.

On admet donc pour les agents dont le service intéresse le plus la sécurité du public et sur eux seuls un pouvoir général de contrôle du ministre des travaux publics : l'article 70 de l'ordonnance de 1846 concerne leur recrutement, un arrêté du 3 mai 1893 réglemente les conditions d'obtention de certificats de capacité pour les mécaniciens, une circulaire de 1896 prévoit des examens pour les candidats chefs de gare, enfin, la durée du travail est fixée.

Quant aux autres agents, on les considère surtout comme ouvriers d'une entreprise privée.

En faveur de l'opinion contraire, on peut citer, il est vrai, le décret dictatorial de 1852 qui porte que le chef de l'Etat a le droit de révoquer les agents au service actif ; mais il s'agit là d'une mesure isolée et d'une prérogative dont il n'est pas fait usage — hors de circonstances exceptionnelles.

Ce qui souligne bien l'esprit de la législation antérieure à la guerre, c'est que les mesures qui ten-

daient à fixer la durée du travail pour tous les agents n'ont pas abouti, non plus que celles qui avaient pour objet de soumettre au contrôle de l'autorité, les mesures disciplinaires graves.

En règle générale, le législateur agit timidement. Les lois de 1890 et 1902 constituent bien des mesures d'intervention en faveur de tout le personnel des chemins de fer ; mais la loi du 27 décembre 1895 « sur les caisses de retraites, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers » offrait une garantie semblable aux ouvriers des autres métiers. Les lois de 1909 et 1911 en établissant un droit à la pension pour les ouvriers de chemins de fer ne font qu'assurer aux agents des compagnies un régime analogue à celui institué par la loi de 1910 pour les ouvriers de l'industrie privée. Encore si la situation ainsi faite au personnel des Compagnies est plus avantageuse que celle qui résulte du régime de droit commun, c'est qu'il s'agit, déclare le ministre des travaux publics, « de sécurité publique et d'intérêt général » : l'argument tiré de l'intérêt général n'est présenté que subsidiairement.

La loi du 15 juillet 1845 distingue encore les agents assermentés de ceux qui ne le sont pas :

« Les crimes ou contraventions prévus par les titres I et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés par les agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. » (Loi du 15 juillet 1845, article 23, paragraphe 1.)

Le parti de la doctrine, auquel se rattachent les professeurs Barthélemy et Berthelémy et M. le Conseiller d'Etat Colson, n'insiste pas sur ce point. On se borne à signaler que certains agents sont assermentés pour la constatation des crimes, délits, contraventions et on admet d'une façon générale que les rapports du personnel et les Compagnies « sont ceux qui existent d'ordinaire entre patrons, employés, commis et ouvriers. Ils sont réglés même sur le réseau de l'Etat par le droit commun du louage de services ». (Berthelémy, *Droit administratif*, 7^e édition, p. 678.)

Au contraire, la distinction des agents assermentés et non assermentés est fondamentale, d'après certains professeurs. Ainsi, pour M. le professeur Jèze, les employés agréés par l'administration sont dans une double situation juridique : « Ils sont des *agents publics proprement dits* » et l'acte juridique qui les fait au service public est l'agrément de l'administration ; mais ils sont liés au concessionnaire par un *contrat de louage de services*. » (Gaston Jèze, *Cours de droit public*.) Il en résulte notamment que les Conseils de Prud'hommes et les tribunaux ordinaires sont compétents pour trancher les litiges entre les Compagnies et leurs agents et que le Conseil d'Etat sera juge des recours formés par les agents contre l'Etat.

Quant aux agents non assermentés, leur situation est complexe.

« Il y a d'abord une *situation juridique individuelle*, dont les éléments sont déterminés par l'ac-

cord de volonté des parties, des employés et du concessionnaire.

« Il y a, en second lieu, une situation juridique *générale et impersonnelle*, légale et réglementaire. C'est ici que le fait qu'il y a service public va avoir des conséquences juridiques importantes.

« a) Le législateur ne manquera pas de formuler *expressément* certaines règles particulières au louage de services en matière de service public, règles destinées à assurer le meilleur fonctionnement possible du service. C'est ainsi que pour les chemins de fer concédés, le législateur français a réglé la durée maxima du travail, les repos, le mode de paiement des salaires, etc... »

« b) En dehors des règles expressément édictées par le législateur, il faut affirmer que les ouvriers et employés des concessionnaires au service public ont l'obligation générale et impersonnelle de ne rien faire qui puisse compromettre la marche du service public... » (Gaston Jèze : Cours de droit public.)

En suivant la manière de voir de M. le professeur Gaston Jèze, la place faite à l'idée de service public est très importante, néanmoins l'employé de chemins de fer n'est pas encore fonctionnaire, comme l'affirme M. le professeur Duguit.

M. le professeur Rolland résume la condition administrative des agents sous le régime du Code civil et de la loi du 15 juillet 1845 en disant : « Deux idées dominent la situation de l'agent d'un service public concédé. D'une part, le service auquel il coopère est un service public. D'autre part, le lien qui l'unit au concessionnaire est un lien contractuel... »

TITRE II

RÉGIME NOUVEAU : LES AGENTS DES COMPAGNIES SONT DES FONCTIONNAIRES

CHAPITRE I^{er}

Généralités

- § 1. — *L'intervention devient la règle. — Indemnité de cherté de vie et allocation pour charges de famille. — Le relèvement des pensions de réformes et de retraite, — Le statut. — La loi du 29 octobre 1921. — Le ministre, chef hiérarchique suprême.*
- § 2. — *Considérations financières et administratives qui pourraient faire soutenir que les agents de Chemins de Fer sont encore employés de l'industrie privée. — Leur réfutation.*
- § 3. — *Les agents sont réputés être des fonctionnaires.*

§ 1

Les théories de MM. Colson, Barthélemy, Berthelémy et Jèze ont successivement rendu compte de la condition administrative des agents des Compagnies. La plus récente, celle de M. le professeur Gaston Jèze, par l'importance qu'elle donne à l'idée de service public, prépare le dernier terme de l'évolution qui s'est produite dans la législation et dans la doctrine : l'agent des Compagnies, fonctionnaire.

Depuis la guerre, un grand nombre de dispositions législatives ou réglementaires sont intervenues, qui ont complètement changé la condition juridique des agents des Compagnies : l'intervention est maintenant la règle.

La loi du 10 janvier 1919 pose le principe de l'assimilation du personnel permanent des grands réseaux aux fonctionnaires civils de l'Etat, en ce qui concerne les indemnités de cherté de vie et les allocations pour charges de famille, payées à ces derniers.

Ces diverses indemnités et allocations dont l'Etat payait d'abord une partie sont maintenant à la charge des Compagnies ; mais cela ne change pas leur caractère juridique. C'est *comme fonctionnaires* que les agents des Compagnies bénéficient de ces prestations. Notamment, l'indemnité exceptionnelle de cherté de vie devait être réduite d'un tiers par trimestre à partir du 1^{er} janvier 1920 et disparaître totalement le 1^{er} juillet. Différentes lois l'ont maintenue jusqu'à présent et les 720 francs disparaîtront en même temps pour le personnel permanent des grands réseaux et pour les autres fonctionnaires.

La loi du 10 janvier 1919 n'a été qu'une manifestation de la tendance qui s'accusait vers l'assimilation des agents des Compagnies aux fonctionnaires.

Les dispositions concernant les indemnités et allocations à servir au personnel des grands réseaux furent bientôt suivies de nouvelles interventions ministérielles et législatives ayant pour objet de relever les pensions de retraite des agents en atten-

dant l'établissement d'un statut des retraités expressément prévu par la loi des finances du 31 décembre 1921.

Il y eut d'abord l'arrêté du 3 mars 1919 qui étendit aux retraités des grands réseaux, dont la pension ne dépasse pas 4.000 francs, le bénéfice de l'allocation de 60 francs par mois attribuée aux petits retraités de l'Etat par la loi du 22 février 1919.

« Notez ce premier point capital. Voilà un premier fait d'assimilation, entre les fonctionnaires et les cheminots. Il n'y a aucun doute que, dans l'esprit de chacun, parti de ce point, nous devons nous maintenir rigoureusement sur la même ligne pour les résolutions ultérieures. » (*Très bien ! très bien !*) (Henri Lorin, rapporteur, *Journal officiel*, p. 3.777, Chambre, 28 décembre 1921.)

Il y eut ensuite la convention du 13 septembre 1920, entre l'Etat et les réseaux, aux termes de laquelle les petits retraités reçoivent « les majorations et compléments de pension qui sont consentis aux fonctionnaires. Puis la loi du 29 octobre 1921, sur le nouveau régime des chemins de fer (art. 14), qui étend le bénéfice des majorations et bonifications de pension, aux agents retraités avant le 1^{er} janvier 1919 et à ceux qui prendront leur retraite pendant la période transitoire qui s'étend du 1^{er} janvier 1919 au 1^{er} janvier 1925. Cette même loi dispose « qu'à égalité de pension et d'emploi, les agents d'un même réseau, retraités avant le 1^{er} janvier 1919 avec pension à jouissance immédiate reçoivent des majorations égales ».

Enfin, la loi du 31 décembre 1921 pose formellement le principe de l'assimilation, en matière de retraites, du personnel des Compagnies aux autres fonctionnaires et elle prend des dispositions transitoires accordant des « bonifications additionnelles de pension aux agents retraités ».

Contrairement à ce qui s'est passé en 1909 et 1911, l'intervention en ce qui concerne les retraites des agents est spéciale ; elle ne correspond nullement à une action parallèle concernant les ouvriers de l'industrie privée.

Le régime nouveau est caractérisé non seulement par les indemnités, allocations diverses et retraites qui sont accordées au personnel des Compagnies de la même façon qu'aux autres fonctionnaires ; mais encore et surtout par le « statut » et la réglementation uniforme des « conditions de rémunération du personnel » sur tous les réseaux.

En vérité, la Commission Tissier, par sa composition et son origine, ressemble beaucoup plus à un conseil administratif qu'à une commission d'arbitrage. De plus, la question se pose de savoir jusqu'à quel point cet « arbitrage » a été sollicité par les parties. Il apparaît que la Commission s'est simplement entourée des avis des principaux intéressés (1) avant de prendre une décision.

C'est tout au moins, nous semble-t-il, l'avis des Compagnies, ainsi que celui de la Fédération Natio-

Arrêté du 4 mars 1919, article premier. — Il est institué une Commission chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des Chemins de fer d'intérêt

nale des Cheminots, qui était la seule organisation professionnelle représentée près la Commission Tis-sier.

Par son objet aussi, la Commission semble très proche parente des conseils administratifs : il s'agit de formuler un règlement applicable à des agents qualifiés de « fonctionnaires » par le statut.

Sans doute, il ne suffit pas que les différents chefs de services et le directeur soient appelés « fonctionnaires » par le statut, pour que nous puissions les considérer comme tels, il peut y avoir ambiguïté ; mais ce qu'il y a d'important, c'est que ce titre caractérise bien l'esprit du statut.

Les agents protégés sont ceux qui remplissent « les emplois du cadre permanent », cette formule rappelle d'une façon remarquable, celle qui est employée pour distinguer les agents au service public proprement dit, des auxiliaires.

Quant aux conditions de recrutement (Statut, livre I, titre II) du personnel, elles sont les mêmes, d'une manière générale, que celles exigées des fonctionnaires.

Des analogies nombreuses peuvent être relevées entre la situation qui est faite aux « cheminots » par le Statut et celles des autres agents de l'administration (voir chapitre suivant).

Enfin et surtout, le ministre des Travaux publics

général, une tarification d'ensemble des salaires reposant sur des bases communes à tous les réseaux.

Art. 2. — La Commission procédera à toutes les recherches et à toutes enquêtes utiles ; elle *entendra* les représentants des Compagnies et du personnel.

apparaît bien comme le chef hiérarchique suprême du personnel des réseaux, puisque l'obligation de rendre compte existe pour le directeur dans le cas où celui-ci modifierait, dans les conditions définies par l'article 40 du Statut (livre II, titre III, chapitre IV) et dans un sens défavorable, une décision du « Conseil d'Enquête ».

La loi du 29 octobre 1921 confirme les pouvoirs du ministre. La convention du 28 juin 1921 entre l'Etat et les réseaux est approuvée dans l'article 1^{er} de la loi, elle place les réseaux français sous « la haute autorité du Ministre des Travaux Publics » (titre I, article 1^{er}). L'article 3 du titre I^{er} de la convention dispose que le Président du Conseil supérieur « est nommé par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics ». D'après l'article suivant 4, du titre I^{er}, « le Conseil supérieur des Chemins de fer est obligatoirement *saisi par le Ministre des Travaux Publics* des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière... administrative... ».

« Il donne également son avis sur les questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux *dont le Ministre juge utile de le saisir.* »

D'autre part, la loi du 29 octobre 1921 crée, pour le personnel, un droit de représentation au Conseil supérieur (art. 6) et, par l'institution de la prime, fait de l'agent des Compagnies lui-même un régisseur intéressé (art. 3). « De plus, les avantages accordés au personnel dans ces derniers mois, ses

échelles de traitement, son Statut sont consolidés dans la convention. » (Rapport Rabier au Sénat, D. P. n° 627.)

Toutefois, ce qui est péremptoire en faveur de l'assimilation du personnel des Compagnies aux fonctionnaires, c'est « la dépendance de l'agent vis-à-vis des gouvernants », telle qu'elle résulte de la législation et des règlements récents.

La condition administrative de l'agent des Chemins de fer et celle du personnel de l'administration, nous semble si peu différente dans sa nature, que nous croyons sans erreur sensible pouvoir assimiler l'agent des réseaux aux autres fonctionnaires. Le lien qui rattache les uns et les autres à l'administration est le même : la cause s'en trouve dans les nécessités du service public.

§ 2

Sans doute, si l'on voulait soutenir que les agents des Chemins de fer sont *encore* des employés de l'industrie privée, on pourrait invoquer des considérations financières et administratives.

Les agents des Compagnies n'émargent pas au budget général de l'Etat ni aux budgets annexes.

La loi de 1864 continue à régir les relations des Compagnies avec leurs actionnaires et obligataires.

Le directeur est élu par le Conseil d'administration.

La première objection doit être écartée, car le fait, pour un service public, d'être financièrement rattaché au budget de l'Etat, n'est pas nécessaire, telle est la Caisse des Dépôts et Consignations dont

les agents sont fonctionnaires. Ce rattachement n'est pas, non plus, suffisant, car avant la guerre, les employés du réseau de l'Etat, qui émargeaient cependant au budget, étaient considérés comme ouvriers de l'industrie privée.

La seconde objection n'est pas péremptoire ; l'Etat peut employer, pour la marche d'un service public, toute combinaison financière qu'il juge bonne pourvu qu'il conserve le moyen de faire prévaloir ses vues. La loi du 29 octobre 1921 et la convention annexée lui en donne le moyen. L'adoption de ces textes signifie que l'intervention est désormais considérée comme légitime par les Compagnies elles-mêmes. Notamment, les pourvois introduits par les grandes Compagnies contre les lois de 1909 et 1911 sont abandonnés. La nouvelle législation consacre la mise à l'écart d'un régime « qui ne laissait pas à l'Etat les mains assez libres pour faire prévaloir ses vues dans l'administration des réseaux. » (Rapport Rabier, D. P., Sénat, 31 décembre 1920.)

Quant au Directeur, — pour répondre à la 3^e objection — il est, d'une part, le représentant des Compagnies élu par le Conseil d'administration, et, d'autre part, un agent administratif. Le Directeur a, pour chef hiérarchique direct, le Ministre des Travaux Publics. Le cas n'est, d'ailleurs, pas unique dans notre droit administratif : il est caractéristique du service public décentralisé ; le Directeur est, comme le maire, un fonctionnaire élu.

§ 3

A consulter les travaux préparatoires et les débats qui ont précédé le vote de la loi du 29 octobre, 1920, on constate que l'assimilation est déjà faite, des agents des Compagnies et des autres fonctionnaires.

Le 7 juillet 1921, M. le Ministre des Travaux Publics, Y. Le Trocquer, parle d'indemnités « dues au personnel des Chemins de fer, dans les mêmes conditions qu'elles le sont aux *autres fonctionnaires* » (Sénat, 2^e séance, 7 juillet 1921, *Journal Officiel*, page 1.547). Un peu plus loin, il s'agit « d'une revision générale des traitements, des soldes et indemnités de toute nature, effectuée dans tous les services de l'Etat et des établissements publics, dans un but de péréquation et en conformité du mouvement général des prix », le Ministre déclare : « J'estime que l'article 39 de la loi des Finances (du 30 avril 1921) doit s'appliquer aux salaires des agents des Chemins de fer *comme à tout le personnel des services publics...* » (*Très bien ! Très bien ! Applaudissements.*)

Au Sénat, le 30 décembre 1921, M. Chéron, rapporteur général de la Commission des Finances, répond à M. Donon, qui réclame des améliorations aux retraites des agents des Compagnies : « Quand vous aurez accordé de tels avantages à des *fonctionnaires civils*, je me demande comment vous vous croirez en droit de refuser aux blessés de la guerre,

aux réformés, aux mutilés, aux victimes les plus intéressantes de la terrible catastrophe, des majorations. » (Sénat, 3^e séance, 30 décembre 1921, page 2.546.)

A la Compagnie du Nord, l'éminent chef du personnel nous déclare : « Les « cheminots » sont des fonctionnaires et doivent l'être. Les considérations même de la meilleure exploitation industrielle, doivent être subordonnées aux nécessités du service public.

Au Ministère des Travaux Publics, nous apprenons d'une personnalité très autorisée que les agents considèrent le Ministre comme le chef suprême auquel parviennent hiérarchiquement toutes les réclamations gracieuses.

Ainsi l'indemnité des agents de chemins de fer, comme fonctionnaires, semble être établie par la sorte de « possession d'état », dont ils jouissent : le nom, le traitement, la réputation.

CHAPITRE II

LE « STATUT DU PERSONNEL »

Ceux que le « Statut » concerne. — Recrutement des agents. — Personnel non commissionné. — Le commissionnement. — Ancienneté. — Avancement, tableaux d'aptitude. — Représentation du personnel auprès des chefs de service et auprès du Directeur. — Mesures disciplinaires, Conseil d'Enquête. — Congés et maladies. — Cessation de fonctions. — Les règlements en application du Statut. — Conclusion.

Les agents de Chemins de fer auxquels s'applique le Statut sont ceux, commissionnés ou non, à service continu ou discontinu, qui remplissent un emploi du cadre permanent.

Pour pouvoir être admis à un emploi du cadre permanent, tout candidat doit :

- 1° Etre Français ou naturalisé Français ;
- 2° Remplir les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements du réseau ;
- 3° Produire un extrait de casier judiciaire et un certificat de bonne vie et mœurs ;
- 4° Avoir satisfait aux obligations de la loi militaire ;
- 5° Remplir certaines conditions d'âge ;
- 6° Avoir satisfait à l'examen ou concours dont les conditions et le programme sont fixés par les règlements du réseau (article 2, livre I^{er}, titre II).

Il semble que si ces conditions n'étaient pas remplies, la nullité des nominations faites en contravention du Statut pourrait être invoquée devant la juridiction compétente. Notamment en ce qui concernera la nationalité française : il ne peut être dérogé à cette condition sur le territoire français que dans des « cas exceptionnels et justifiés ». (Art. 2, livre I^{er}, titre II en annexe.)

Le Statut distingue, au livre I^{er} et au livre II, le personnel non commissionné du personnel commissionné. Quant au livre III, il traite du « personnel à service discontinu » (1) ; mais cette catégorie rentre dans les deux précédentes.

Les agents non commissionnés sont des stagiaires « remplissant les emplois du cadre permanent ».

Les agents commissionnés se recrutent :

1° Parmi les agents admis au commissionnement dans les conditions prévues au livre I^{er} ;

2° Parmi les anciens militaires *dispensés du stage par les lois et règlements d'administration publique*.

Les agents non commissionnés bénéficient bien du Statut en ce sens que le livre I^{er} de ce règlement donne la définition du personnel non commissionné, en arrête le recrutement, dispose dans quelles conditions ils seront admis à l'essai, confirmés dans leur emploi, commissionnés, quand des gratifications pourront leur être accordées, en quelles circons-

(1) Voir *Infra*, 2^e partie, chapitre 1^{er} : *Les conditions de rémunération du personnel*.

stances ils pourront être l'objet de mesures disciplinaires ; le Statut prévoit enfin les mutations et les congés des agents.

Cependant, la situation du personnel non commissionné *est incertaine* et, en cas de blessure et de maladie, « les agents à l'essai restent soumis aux dispositions résultant des lois et règlements d'administration publique en vigueur ». C'est le régime de la loi de 1898. Il convient, cependant, de remarquer que cette loi ne s'applique pas de plein droit ; mais en vertu d'une disposition spéciale du Statut.

C'est que ces agents ne sont pas, en effet, des auxiliaires fournissant « temporairement, exceptionnellement, occasionnellement, leur activité personnelle pour assurer le fonctionnement d'un service public » (Gaston Jèze : *Les agents au service public*, section 2, *les auxiliaires*), ce sont des stagiaires « remplissant des emplois du cadre permanent ».

Parmi les agents non commissionnés, on peut encore distinguer les agents à l'essai de ceux qui sont sortis de la période d'essai (livre I^{er}, titre II, article 4, § 3), mais qui ne sont pas commissionnés parce qu'ils sont mineurs. Ces derniers bénéficient des dispositions du livre II, titre I^{er}, concernant les maladies et accidents dont les agents peuvent être atteints ou victimes (livre I^{er}, titre V, article 9 *à contrario*).

L'article 4 du titre I^{er} décrit la situation du personnel soumis au livre I^{er}. Au cours de la période d'essai, dont la durée est d'un an, les agents dont

le service ne donne pas satisfaction sont licenciés par décision du chef de service (2).

« Tout agent, avant d'être licencié, est mis à même de fournir des observations écrites ». Il faut en conclure que l'agent a droit à la communication de son dossier. Faute de quoi un recours lui est ouvert devant la juridiction compétente. La même observation s'applique au congédiement par mesure disciplinaire (livre I^{er}, titre I^{er}, article 7).

L'article 4 continue :

« A l'expiration de la période d'essai, les agents donnant satisfaction... sont commissionnés par décision du Directeur, s'il s'agit d'agents majeurs ; toutefois, les agents majeurs visés au 2^o de l'article 1^{er} sont simplement confirmés dans leur emploi » (il s'agit des réformés et des ajournés par l'autorité militaire pendant le séjour de leur classe de mobilisation sous les drapeaux).

L'article 1^{er} du livre II dispose, § 4 : « Le commissionnement est constaté par la remise d'un *titre de nomination* délivré par le Directeur, indiquant l'emploi, la classe et le traitement ou salaire (livre II, article 1^{er}).

Ce « titre de nomination » deviendrait sans objet si la fonction pour laquelle il a été créé était

(2) On entend, par Chef de Service, le Chef d'un des Services suivants : Exploitation, travaux de surveillance, matériel et traction. Pour les agents de l'Administration centrale, les attributions dévolues au Chef de Service sont exercées par le fonctionnaire supérieur désigné à cet effet par le Directeur.

supprimée (3) ; mais il confère à l'agent un droit à remplir l'emploi tel qu'il est garanti par le livre II du Statut et dans les conditions prévues aux échelles de rémunération.

Les conditions de rémunération du personnel ont été arrêtées le 15 septembre 1920 par la Commission Tissier. Le classement des agents de Chemins de fer dans les échelles de salaire a été l'œuvre de commissions paritaires spéciales instituées à cet effet dans les réseaux. L'examen des difficultés d'interprétation d'une portée générale que n'auraient pu résoudre les commissions paritaires incombe à une commission présidée par M. Payelle, instituée par l'arrêté ministériel du 23 juillet 1921.

Le commissionnement définit la situation de l'agent.

Les agents, une fois commissionnés, vont désormais bénéficier des dispositions du livre II.

Le titre III du livre II prévoit le passage dans un même grade, d'un échelon à l'échelon supérieur, ainsi que l'avancement en grade.

Le passage dans un même grade d'un échelon à l'échelon supérieur s'effectue normalement à l'ex-

(3) La caractéristique du régime juridique des agents au Service public est la possibilité, pour les autorités chargées d'organiser le service, de modifier à tout instant, selon l'intérêt général, les règles de fonctionnement ou même de supprimer tel ou tel rouage du service qui est reconnu inutile. (Gaston Jèze (*La notion du Service public* 1914, page 320). Si, par exemple, le service du factage dans les gares passait à l'industrie privée, les agents ne pourraient que réclamer une indemnité basée sur le préjudice à eux causé, si toutefois préjudice il y avait.

piration du délai indiqué aux échelles de rémunération (4). (Livre II, chapitre 1^{er}, § 1.)

Ainsi, il existe pour les agents un droit qu'ils tiennent de leur ancienneté et qui consiste dans une augmentation de salaire à l'expiration d'une période déterminée, dite normale. (Voir aussi au règlement des conditions de rémunération du personnel, livre I^{er}, chapitres II et III, comment le « galon » permet à l'agent promu de bénéficier dans son nouveau grade, de son ancienneté dans celui qu'il quitte.)

Les retards à l'avancement ne peuvent être prononcés que « par mesure disciplinaire » dans les conditions fixées au titre IV du Statut. (Article 16, § 6.)

En ce qui concerne l'avancement en grade, l'ancienneté n'intervient que subsidiairement : « en cas d'égalité du total obtenu, le classement est fait par ordre d'ancienneté de grade ». (Livre II, chapitre III, art. 28 et 29 *in fine*).

Pour les grades auxquels on accède sans concours, le mérite et l'aptitude interviennent également ; pour les autres, on tient plus ou moins compte de l'aptitude suivant le grade à obtenir.

Ce qu'il y a d'important, c'est que des garanties sont données aux agents par l'établissement des tableaux d'aptitude.

(4) On appelle échelle de traitements ou de salaires la succession des salaires attribués à un agent qui reste dans le même grade ou emploi. (Livre I^{er}, chapitre 1^{er}, *Echelles de traitements — Conditions de rémunération du personnel*.)

« Nul ne peut recevoir un avancement en grade s'il ne figure sur le tableau d'aptitude pour ce grade. » (Livre II, article 25.)

« Les tableaux d'aptitude pour les grades auxquels on accède sans concours sont établis :

a) En ce qui concerne les tableaux régionaux par le Chef de Service régional assisté de deux agents désignés par le Directeur et *de deux délégués régionaux de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir* ;

b) Pour les tableaux communs à tout le réseau, par le Chef de Service assisté de deux agents désignés par le Directeur et *de deux délégués auprès du Chef de Service de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir*. » (Livre II, titre III, chapitre III, article 28.)

Le principe est le même pour les grades auxquels on accède après concours.

« Les feuilles signalétiques (5) sont mises à la disposition des membres des Commissions régionales ou centrales huit jours au moins avant la date de leur réunion. Elles sont communiquées à l'intéressé après fixation définitive de ses notes de mérite et d'aptitude. » (Livre II, titre III, chapitre IV, article 32.)

Il n'est pas douteux que si ces formalités n'étaient pas observées, la nullité des nominations

(5) La feuille signalétique contient, révisée s'il y a lieu, la note numérique et l'appréciation écrite des chefs hiérarchiques de l'agent. (Art. 19.)

faites en contravention du Statut pourrait être invoquée.

D'autres dispositions du livre III accordent aux agents la garantie supplémentaire d'une notation pour laquelle intervient une sorte de contrôle hiérarchique (livre II, titre III, article 27, § 4).

Ainsi, des droits sont conférés aux agents par leur titre de nomination et leur avancement est conditionné par le Statut.

Le livre II, dans son titre II, prévoit maintenant la représentation du personnel.

Il y a trois sortes de délégués : les délégués régionaux, les délégués auprès du Chef de Service et les délégués auprès du Directeur.

Dans le premier cas, c'est le procédé du suffrage universel; l'élection est directe, dans chaque circonscription régionale les agents d'une même catégorie (A exploitation, B voie et travaux, C matériel et traction, D service des ateliers et du matériel, des dépôts et du magasin, E services centraux et administration centrale), élisent parmi eux :

1° Des délégués titulaires à raison de un délégué par trois cents électeurs ;

2° Un nombre double de délégués suppléants (livre II, titre II, article 9).

Pour les délégués régionaux et les délégués auprès du Directeur, c'est le procédé du suffrage restreint qui a été adopté. Pour les premiers, l'élection est à deux degrés :

« Dans chaque service, les délégués régionaux

titulaires d'une même catégorie élisent parmi eux, pour l'ensemble du réseau :

1° Des délégués titulaires, dénommés délégués auprès du Chef de Service, dont le nombre est calculé à raison d'un délégué par trois mille agents, avec un minimum de deux par catégorie (6) ;

2° Un nombre double de délégués suppléants. »
(Livre II, titre II, article 10.)

Ainsi, il y aura un délégué près le Chef de Service pour dix délégués régionaux avec un minimum de deux par catégorie.

Enfin, l'élection des délégués auprès du Directeur est à trois degrés.

« Les délégués titulaires auprès des Chefs de Service régionaux élisent parmi eux les délégués auprès du Directeur.

Le nombre des délégués est de vingt, savoir :

Sept pour le service de l'exploitation ;

Sept pour le service du matériel et de la traction ;

Trois pour le service de la voie ;

Trois pour les services centraux, et un nombre double de délégués suppléants. (Livre II, titre II, article 11.)

Les chiffres trois et sept correspondent *grossomodo*, à l'importance respective des services.

(6) Par application de cette disposition, il y a deux délégués si le nombre des électeurs inscrits est inférieur à 900, trois délégués si le nombre est de 900 au moins et de 1.199 au plus, quatre délégués si ce nombre est de 1.200 au moins et de 1.499 au plus et ainsi de suite.

Les délégués aux différents degrés sont élus pour trois ans et rééligibles (article 12).

Les élections partielles sont l'exception (livre II, titre II, article 13, § 5).

Ainsi, le Statut organise une représentation du personnel.

Les élections qui seraient faites en contravention du titre II du livre II du Statut seraient nulles. Les agents ainsi désignés n'auraient pas qualité pour siéger auprès du Chef de Service régional ni auprès du Chef de Service central, ni auprès du Directeur. Ils ne pourraient collaborer dans les conditions indiquées au titre III du présent livre à l'établissement des tableaux de classement et d'aptitude.

De même : « Tout délégué ou délégué suppléant qui vient à quitter le réseau pour une cause quelconque, ou qui est mis en disponibilité, ou qui change de catégorie ou de service, *perd sa qualité de plein droit*. Il en est de même pour les délégués régionaux qui changent de circonscription (Livre II, titre II, article 13, § 3).

D'autre part, le statut organise une seule représentation du personnel à l'intérieur de chaque réseau. Notamment, les différentes organisations professionnelles de « cheminots » ne représentent pas le personnel au regard du Statut.

Les délégués régionaux et les délégués auprès du Chef de Service sont appelés à conférer tous les trois mois, les premiers avec le Chef de Service régional, les seconds avec le Chef de Service.

La réunion des délégués auprès du Directeur a lieu tous les six mois.

Ainsi, le Statut confère aux agents le *droit* de se faire entendre *périodiquement* de la Direction.

Les conférences portent sur toutes les questions qui rentrent dans les attributions des Chefs de Service régionaux, centraux et du Directeur. (Art. 9, 10, 11, livre II, titre II.) Il en résulte que les questions préalablement examinées par les conférences auprès du Chef de Service régional, et sur lesquelles une décision n'a pu intervenir sont soumises à la conférence du deuxième degré et que celles qui n'ont pu être résolues par les conférences auprès du Chef de Service le seront par la conférence auprès du Directeur.

Les ordres du jour des réunions doivent être communiqués à l'avance aux délégués qui peuvent eux-mêmes demander l'inscription d'autres questions, qui sont de la compétence de leur collège.

Les membres des différentes commissions doivent être touchés par des convocations régulières, et s'abstenir de prendre part aux délibérations auxquelles ils sont personnellement intéressés. (Livre II, titre II, article 14.)

Enfin, un délégué titulaire manquant ou empêché est remplacé par un de ces suppléants dans l'ordre du tableau. (Livre II, titre II, article 13, § 2.)

Si ces diverses prescriptions n'étaient pas observées, une nouvelle réunion devrait avoir lieu dans les formes prévues par le Statut.

Somme toute, le titre II du livre II organise une

représentation du personnel et garantit aux agents le droit de se faire entendre périodiquement.

Droit que les agents tiennent de leur titre de nomination, conditions de l'avancement et représentation garanties ; voilà les premiers avantages du Statut. Le titre IV du livre II leur confère de nouvelles sécurités.

L'article 36 énumère limitativement les peines dont peuvent être frappés les agents. On lit, notamment, que la rétrogradation est une mesure disciplinaire ; par conséquent, l'agent ne peut être déposé de son grade que par mesure disciplinaire et dans les formes prévues par le Statut. (Cf. Officiers.)

Les peines encourues par les agents peuvent être prononcées par le Chef de Service régional, par le Chef de Service et par le Directeur.

« L'intéressé doit, dans tous les cas, avoir été mis à même de fournir ses explications par écrit. »

L'agent a donc droit à la communication de son dossier.

Les peines graves sont toutes réservées à la décision du Directeur et les agents jouissent de la garantie du Conseil d'Enquête.

« Le Conseil d'Enquête est appelé à donner son avis sur toutes les propositions de punitions réservées à la décision du Directeur. »

Le Conseil est constitué par les pairs de l'agent : Il y a un nombre égal, trois, d'agents désignés par le Directeur et de délégués du personnel. Le Président est désigné par le Directeur ; mais il n'a pas voix prépondérante.

Le chef direct qui propose la punition ne peut siéger ; il y a là une défiance systématique qui fait bien augurer de l'esprit dans lequel les assises du Conseil se tiendront. Toutefois, la discipline est sauvegardée, puisque les délégués du personnel devront être d'un grade au moins égal à celui de l'agent qui passe devant le Conseil d'Enquête : la conduite d'un supérieur ne pouvant être appréciée par un subordonné.

L'agent traduit devant le Conseil d'Enquête peut se faire assister par un défenseur de son choix, pris parmi ses camarades. C'est là une bonne garantie de la défense et on comprend très bien pourquoi l'avocat doit être « cheminot » : c'est qu'il s'agit d'un Conseil de « cheminots ».

L'article 40, § 1, précise la portée juridique des décisions du Conseil d'Enquête : « Le Conseil d'Enquête est appelé à donner son avis. »

Cela veut dire que :

1° La décision du Conseil d'Enquête *n'est pas exécutoire*, c'est le Directeur qui donne l'exequatur. Ainsi le principe de l'autorité du Directeur est sauvegardée ;

2° La décision du Conseil d'Enquête *n'est pas définitive*, car elle peut toujours être modifiée dans un sens favorable à l'agent.

D'autre part, le Directeur ne peut modifier l'avis du Conseil d'Enquête dans un sens défavorable que « si la décision de ce Conseil n'a pas été prise à l'unanimité des voix. »

« Et à charge d'en rendre compte immédiatement au Ministre des Travaux Publics. »

Voilà qui caractérise bien le caractère juridique de la décision du Directeur, c'est une mesure disciplinaire prise en vertu de son pouvoir hiérarchique.

La solution de l'article 40 garantit les agents contre l'arbitraire de leurs chefs, tout en tenant compte des nécessités de la discipline.

L'article 41 confère à l'agent rétrogradé pour faute professionnelle le droit de réclamer, un examen spécial de sa situation, au bout de six mois à partir de la notification de sa punition.

D'une façon générale, il semble qu'un agent peut toujours obtenir du Directeur la remise de sa peine par mesure gracieuse. L'agent rétrogradé peut notamment obtenir, à n'importe quel moment, la levée de sa punition.

L'article 42 dispose qu'« en cas de cessation collective ou concertée du service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le Directeur sans l'intervention du Conseil d'Enquête (7). »

Ainsi les garanties prévues au titre III en ce qui concerne les mesures disciplinaires dont peuvent être frappés les agents sont suspendues en cas de grève. On comprendrait mal qu'il en fut autrement.

(7) Cf. Projet de loi sur le Statut des fonctionnaires déposé le 25 mai 1909 par le Cabinet Clemenceau.

Art 22. — « En cas de cessation collective ou concertée du service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées sans l'intervention des *Conseils* de Discipline, et sans l'accomplissement des formalités ci-dessus spécifiées. »

La formule et l'expression sont identiques.

Les agents au service public ont l'obligation juridique de ne pas faire grève. Ceux qui méconnaissent leur obligation fondamentale ne sont plus protégés : les droits et les devoirs des agents sont corrélatifs.

Le Statut définit par ailleurs, quelques autres obligations des agents; mais qui sont de moindre importance.

L'article 7 du titre I^{er} dispose que les occupations étrangères au service sont interdites. C'est une obligation à laquelle sont soumis tous les fonctionnaires publics.

Donc, au titre IV comme dans ses différentes parties, le Statut assure l'état des agents, alors que d'autre part, l'article 42 du titre IV et l'article 7 du livre II définissent quelques-unes des obligations du personnel.

Le titre I^{er} du livre II confère au personnel des Chemins de fer des droits dont l'objet est un peu différent. Il s'agit de la réglementation des secours en cas de blessures ou de maladies et des congés des agents.

L'article 2 du titre I^{er} prévoit chaque année un congé normal de quinze jours, pendant lequel les agents ont droit à leur traitement.

« Indépendamment des cinquante-deux jours de repos hebdomadaire, les agents commissionnés à service continu ont droit à un congé de quinze jours payés dans lesquels ne seront pas comptés les jours

de repos hebdomadaire (Livre I^{er}, titre I^{er}, article 2) (8). »

Quant à la promesse que « des congés seront accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales » (Livre II, titre 1^{er}, article 2 *in fine*); elle devient sans objet depuis que le Conseil d'Etat a proclamé l'illégalité des syndicats de fonctionnaires (Conseil d'Etat, 18 janvier 1922, S. National des Agents des Contributions Indirectes).

Les articles 3 et 4 du titre I^{er} déterminent les droits des agents blessés ou malades (9).

Dans ses différents titres, le Statut accorde donc au personnel des chemins de fer des droits et des garanties, le titre V du livre II dit à partir de quel moment les agents ne sont plus protégés par le Statut, par suite de la cessation de leurs fonctions :

« Tout agent peut cesser ses fonctions au réseau :

- 1^o Par la démission ;
- 2^o Par la mise à la retraite ;
- 3^o Par la mise à la réforme ;
- 4^o Par la radiation des cadres ;
- 5^o Par la révocation (article 43, § 1, 2, 3, 4 et 5).

L'article 45 dispose que la démission « n'est

(8) Pendant la durée de leur congé annuel, les agents toucheront en plus de leur traitement ou salaire fixe proprement dit l'indemnité de résidence, les indemnités de cherté de vie et de charges de famille. (Statut, article 2 en l'annexe.)

(9) Voir 2^e partie, chapitre III : *Les secours aux agents blessés et malades.*

valable qu'après avoir été acceptée par le Directeur. » (Titre V, art. 45, § 2).

Ce n'est qu'une formalité ; mais elle est caractéristique de la situation d'agent au service public.

La radiation des cadres et la révocation sont des mesures disciplinaires et l'intervention du Conseil d'Enquête est nécessaire.

Si le Statut ne dit pas dans quelles conditions les agents seront réformés et retraités, c'est que des textes antérieurs existent sur ces deux points.

La loi de 1909 a déterminé les cas dans lesquels les agents seraient mis à la retraite.

Quant à la réforme la loi de 1909 prévoit des commissions de réforme (10).

Au cas où un agent serait en désaccord avec la Compagnie sur sa mise à la réforme, une commission paritaire intervient (arrêté du 30 mars 1912).

L'institution des commissions de réforme est une garantie sérieuse que le recours à la réforme ne sera pas un moyen déguisé pour se débarrasser arbitrairement d'un agent.

Entrée au service public, situation de l'agent au service public, sortie du service public, le Statut est donc complet ; il ne reste plus qu'à prévoir son

(10) Loi du 21 juillet 1909. — Article 12 : La composition et le fonctionnement des Commissions de Réforme prévues par la présente loi seront arrêtés pour chaque administration de Chemins de fer par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de cette administration.

Des représentants élus du personnel feront nécessairement partie de ces Commissions.

mode d'application, c'est ce que fait l'article 49 du livre II.

« Les règlements visés au présent Statut et les instructions générales pour son application seront établis par l'administration du réseau après entente avec les administrations des autres réseaux et avis des délégués auprès du Directeur. »

On a voulu laisser encore une certaine latitude aux compagnies pour l'application du Statut. Peut-être a-t-on pensé que ce reste de liberté était de nature à intéresser les réseaux à la gestion et, que cet attribut de puissance laissé à l'administration des Chemins de fer — sous la haute autorité du Ministre des Travaux Publics — serait susceptible de permettre à la gestion intéressée de se manifester efficacement.

Toutefois, l'avis préalable des délégués auprès du Directeur est indispensable. Si le personnel n'était pas consulté où s'il l'était après coup, la nullité du règlement pris en contravention du Statut serait insuffisante, car un simple changement de date le rendrait valable. Il semble que le Ministre des Travaux Publics — dont la haute autorité s'exerce sur tous les réseaux — serait fondé à prendre des mesures destinées à sauvegarder efficacement le droit des agents. Le Conseil Supérieur serait alors appelé à se prononcer. Le règlement pourrait même venir devant le « Tribunal Arbitral ». De toute façon, le personnel est à même d'exercer utilement, le droit conféré à l'article 49, par le Statut.

On pourrait faire le compte des droits accordés par le Statut au personnel, ils sont considérables.

Recrutement, commissionnement, avancement, représentation du personnel, mesures disciplinaires, congés, maladies, cessation de fonctions, tout est réglementé, prévu, garanti clairement par le Statut avec la plus grande considération des aspirations du personnel.

CHAPITRE III

LA CONVENTION DU 28 JUIN 1921 ET L'ARTICLE 6 DE LA LOI DU 29 OCTOBRE 1921

La question de la représentation du personnel au Comité de Direction. — Représentation des agents au Conseil supérieur des Chemins de Fer : Signification matérielle et morale. — La délégation du personnel : répartition des sièges entre les différents services et entre les « petits » et « moyens cheminots ». — Les élections (décret du 11 février 1922). — Les élus au Conseil supérieur ne peuvent pas être, en même temps, délégués du personnel auprès du Chef de service et auprès du Directeur. — Conclusion.

« Nul ne conteste qu'il convient de donner au « personnel des réseaux des moyens de se faire « entendre de la direction — car son travail est un « des facteurs nécessaires de l'entreprise. » (Chambre Annexe 1.456, Rapport Lorin.)

A l'intérieur de chaque réseau, le « Statut » a conféré aux agents, le droit de se faire entendre périodiquement, sur toutes les questions qui rentrent dans les attributions respectives des Chefs de Service régionaux, centraux et du directeur.

Au-dessus des réseaux, la convention du 28 juin

1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921, a prévu — « sous la haute autorité du Ministre des Travaux Publics » — la création d'un Conseil supérieur et d'un Comité de Direction « organes de la coordination administrative ».

L'article 6 de la loi dispose en faveur du personnel d'un droit important, celui d'être représenté au Conseil supérieur.

La représentation du personnel au Comité de Direction a fait l'objet de vives discussions. « Certains députés auraient voulu que le personnel y fut représenté. Les Compagnies s'y sont refusées. » (Rapport Rabier.)

Les Compagnies n'auraient certainement pas été fondées à s'opposer à une modification du service public et le Ministre eut trouvé le moyen de les amener à s'incliner. Seulement, on n'a pas pensé qu'il fût conforme à l'intérêt général de passer outre aux bons arguments, présentés par les Compagnies.

Les Compagnies ont fait ressortir que le Comité de Direction « constitue une émanation des Conseils d'administration des réseaux ».

C'est ce qu'expose M. le Rapporteur Lorin à la Chambre : « A la différence du Conseil supérieur, le Comité de Direction est un organe de gestion » et il ajoute :

« Le Comité de Direction est chargé de faire passer dans la pratique de l'exploitation de tous les réseaux, unifiés en cela, les principes de la politique ferroviaire générale tracée par le Conseil supérieur. »

Le personnel étant représenté au Conseil supé-

rieur, son influence va donc s'exercer au-dessus du Comité de Direction, comme elle s'exerçait déjà à l'intérieur de chaque réseau, par suite des droits que les agents tiennent du Statut.

L'article 4 de la convention du 28 juin 1921 dispose :

« Le Conseil supérieur des Chemins de Fer est obligatoirement saisi par le Ministre des Travaux Publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, *administrative*. »

Notamment, les délibérations du Comité de Direction sur « les modifications à apporter au Statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraites » (convention article 7), ne concernent que les dispositions pour l'application des décisions du Conseil supérieur.

Le Conseil supérieur comprend soixante membres : il y a douze représentants du personnel, les dix-huit membres du Conseil de Direction et trente « représentants des intérêts généraux de la nation ».

Si la place faite à la représentation technique est un peu plus grande que celle qui est faite aux agents inférieurs des réseaux, c'est finalement l'intérêt général qui déterminera les décisions du Conseil.

Il s'en faut, en effet, d'une voix que les « représentants des intérêts généraux de la nation » aient la majorité absolue. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante. Comme le Président est nommé par décret rendu sur la proposition du Mi-

nistre des Travaux Publics, c'est donc encore l'intérêt général qui l'emporte.

Le personnel est « représenté au Conseil supérieur des Chemins de Fer dans des conditions numériques telles qu'il pourra y défendre utilement ses intérêts et y exposer ses vues sur la politique des Chemins de Fer. C'est là aussi une réforme dont les conséquences pourront être considérables, car les délégués du personnel entreront certainement dans le Conseil, non avec un esprit de classe, mais avec l'intention de travailler de bonne foi, avec les autres membres du Conseil, dans le sens de l'intérêt général. »

La signification matérielle et morale de la représentation du personnel au Conseil supérieur est donc considérable.

Le principe de la représentation étant admis et la force numérique, absolue et relative de la délégation du personnel déterminée, il fallait la former.

Ce dernier point a été considéré comme tellement important, que le souci de la composition de la délégation est apparu non pas dans la convention, mais dans la loi elle-même.

L'article 6 de la loi du 29 octobre 1921 dispose :

« Les représentants du personnel au Conseil supérieur seront élus ; ils devront comprendre six représentants des classes moyennes et six du petit personnel. »

D'après le projet initial, déposé par MM. Le Trocquer et Marsal au nom du Gouvernement, il ne devait y avoir que six représentants du personnel au

Conseil supérieur et un décret en Conseil d'Etat devait définir leur mode de désignation. (Le Conseil supérieur comprenait alors quarante-huit membres, dont vingt-quatre pour les intérêts généraux, dix-huit pour la Direction et six pour le personnel.)

M. Lorin, dans son rapport à la Chambre, au nom de la Commission des Travaux Publics, exposait à quoi devait correspondre ce nombre de six représentants, pour le personnel.

« Ce nombre correspond à celui des réseaux ; mais il n'est pas spécifié que chaque réseau doit avoir, en effet, un représentant. Plutôt que des divisions en réseaux, surtout depuis le moment prochain où les traitements seront unifiés d'un bout à l'autre de la France (1), il y aurait lieu de tenir compte des catégories du personnel, en réservant, par exemple, trois des six sièges à l'exploitation, deux à la traction, un à la voie, en précisant, d'autre part, que les « petits cheminots » et les « moyens » auraient leurs délégués parmi ces six et, bien entendu, que chaque représentant appartiendrait à sa spécialité. »

La représentation du personnel a été renforcée ultérieurement et les idées contenues dans le rapport Lorin, quant à la composition de la délégation, ont été généralement adoptées. Néanmoins, on a voulu que les différents réseaux soient représentés dans la délégation du personnel, puisqu'ils le sont au Comité de Direction. Si bien que si un délégué de la Direction voulait tirer argument de ce qui se passe à son

(1) L'unification est maintenant réalisée par les échelles de rémunération du personnel.

réseau, à l'appui d'une réforme considérée comme défavorable par le personnel, il trouverait, en face de lui, au sein de la délégation des douze, quelqu'un pour répondre.

Les remarquables suggestions du rapporteur Lorin en ce qui concerne la répartition des sièges entre l'exploitation, la traction et la voie ont été prises en sérieuse considération. Cependant, la représentation du personnel — telle qu'elle est prévue par le règlement d'administration publique fixant les modalités des élections — comprend respectivement pour « les classes moyennes » et « le petit personnel » deux agents de l'exploitation, deux de la traction, un pour la voie et un pour les services centraux.

La représentation des services centraux n'a pas été sans soulever des difficultés, car ces services comprennent des agents de la traction, de la voie et de l'exploitation.

D'autre part, la répartition proposée par M. Lorin présentait l'avantage de tenir un plus grand compte de l'importance respective de diverses fractions du personnel (2).

L'exploitation, qui compte 188.677 agents, dispose, au Conseil supérieur, du même nombre de voix que la traction, dont l'effectif monte seulement à 128.494. De plus, les ouvriers des ateliers du matériel et de la traction ne sont pas véritablement des

(2) Pour l'ensemble des réseaux, l'exploitation comprend 188.670 agents, le matériel et la traction 128.494, la voie et les travaux 73.433, les services centraux 33.015 agents seulement.

« cheminots », ce sont des étrangers aux chemins de fer ; ils regardent vers l'industrie privée où ils rentreront tôt ou tard.

Il paraît qu'en s'écartant légèrement des propositions du rapporteur, on a voulu « donner satisfaction au personnel ». C'est un fait qu'on a donné satisfaction à certaines personnes ou groupements qui prétendent parler au nom des agents. Il semble, toutefois, que « l'exploitation » n'ait pas la représentation à laquelle elle pourrait prétendre numériquement et moralement.

Malgré cela, le règlement d'administration publique pris en application de l'article 6 de la loi et de l'article 3 de la convention ont obéi, dans l'ensemble, aux préoccupations qui s'étaient déjà manifestées dans le rapport Lorin.

Les « petits cheminots » et les « moyens » ont leurs délégués parmi les douze, — c'est, d'ailleurs, un droit qu'ils tiennent de la loi — et chaque représentant appartient à sa catégorie.

Les élections ont lieu à deux degrés ; sont électeurs au premier degré les agents en *activité de service* commissionnés avant le 1^{er} du mois précédent. Peuvent être électeurs au second degré et éligibles, les agents qui comptent au moins cinq ans de commissionnement au 1^{er} du mois précédent celui dans lequel a lieu l'élection.

A ce propos, le rapporteur Lorin disait :

« Le Conseil supérieur doit pouvoir entendre, à titre de collaborateurs, employés et ouvriers, des professionnels *en activité de service*, c'est de ceux-là

qu'il recevra des indications vraiment utiles et non d'agents qui seraient, pour des raisons quelconques, éloignés de la pratique quotidienne du travail.

Rien ne serait encore tranché quant au mode de désignation des représentants du personnel ; là-dessus une précision est nécessaire. »

La loi a tranché elle-même cette dernière et importante question ; elle a voulu que les représentants du personnel soient élus.

Le titre I^{er} du décret du 11 février 1922 dit, dans son article 5, que des délégués sont élus pour trois ans.

Ils le sont au suffrage restreint, avec représentation proportionnelle ; les candidatures multiples sont interdites.

Il ressort également des dispositions du décret que les femmes sont électeurs et éligibles dans les mêmes conditions que les agents de l'autre sexe. Sans doute, il y a très peu de chances de voir des femmes siéger au Conseil supérieur, car les services qui les occupent sont peu importants. Néanmoins, les féministes ne manqueront pas de se réjouir de « la conquête ».

D'une façon générale, il résulte des dispositions du décret que 423.614 agents ont le droit de vote au premier degré. Au second degré, il n'y a plus que 432 électeurs qui élisent parmi eux vingt-quatre représentants, dont douze titulaires. Sur 432 élec-

teurs, 216 (3) forment un collège unique pour l'élection des délégués des « petits cheminots » (il s'agit de la représentation des agents des échelles 1 à 8). Deux cent seize agents sont électeurs pour les « moyens cheminots » (c'est-à-dire les agents des échelles 8 et au-dessus).

L'article 24 de l'annexe au décret du 21 février 1922 prévoit un autre mode d'élection :

« Dans le cas où, par suite d'une *nécessité impérieuse et urgente*, le Conseil supérieur devrait se réunir avant que les représentants du personnel aient été élus conformément aux dispositions des articles 2 à 19, ces représentants seraient pris à *titre essentiellement provisoire*, et par voie d'élection, parmi les délégués du personnel élus auprès des directeurs des six grands réseaux pour les agents des échelles 1 à 14 et assimilés.... Les pouvoirs des représentants provisoires... *ne pourront, en aucun cas, s'étendre au delà du 31 mai 1922.* »

On voit avec quelle insistance, le décret souligne le caractère exceptionnel et « essentiellement provisoire » de l'élection des représentants des agents au Conseil supérieur parmi les délégués auprès des Directeurs. Ce mode d'élection avait pri-

(3) Dans chaque réseau, les services de l'exploitation forment deux catégories A et B, ceux de la traction les catégories C et D, les services de la voie, la catégorie E et ceux des services centraux la catégorie F. Chacune des six catégories forme un collège pour l'élection de six délégués, électeurs au second degré.

En résumé, on a six réseaux comprenant six catégories, élisant chacune six électeurs, soit : $6 \times 6 \times 6 = 216$ électeurs au second degré.

mitivement été envisagé à la place de celui prévu par le décret. La proposition a été heureusement combattue et écartée, et la rédaction de l'article 24 de l'annexe témoigne combien cette solution est maintenant déconsidérée.

L'adoption d'un tel procédé eut faussé l'esprit du Statut.

En plus de leur première qualité de délégués du personnel auprès du Directeur, ces agents en auraient eu une seconde, celle d'électeurs au Conseil supérieur, disposant ainsi d'une influence qui ne pouvait être prévue par les rédacteurs du Statut.

Quant au représentant élu au Conseil supérieur, non seulement il aurait eu, lors de la conférence semestrielle auprès du Directeur, une influence exorbitante sur ses collègues, mais cette influence il l'aurait eue sur le Directeur lui-même, son pair et son égal au Conseil supérieur.

Une telle solution eut été une hérésie administrative.

On se réjouit de voir au Conseil supérieur les délégués du personnel siéger à côté des Directeurs ; mais, à l'intérieur d'un réseau, la situation est bien différente, le Directeur a une responsabilité d'administrateur, il doit jouir d'une grande autorité et il ne faut pas qu'un représentant du personnel soit susceptible, lors de la conférence semestrielle auprès du Directeur, de se prévaloir de la haute autorité qu'il tiendrait par ailleurs.

Le mode d'élection, tel qu'il est sorti des délibérations du Conseil d'Etat, ne soulève aucune de ces critiques et nous nous félicitons de l'ingéniosité des procédés adoptés pour réaliser la représentation du personnel, telle qu'elle était désirée par lui, par les Chambres et recommandée par l'intérêt public.

CHAPITRE IV

LE TRIBUNAL ARBITRAL

(Loi du 29 octobre 1921 — article 12)

Difficultés d'ordre administratif et recours contentieux. — Toute contestation d'ordre collectif est réglée par un « tribunal arbitral ». — Rôle du Conseil supérieur des Chemins de Fer. — Le « tribunal arbitral » est, en réalité, un Conseil administratif supérieur.

A l'occasion du Statut, des règles de travail et de rémunération, des institutions de retraites, des difficultés peuvent s'élever, soit entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, soit entre une administration de réseau et un agent.

Il faut distinguer les contestations d'ordre général de celles qui sont d'ordre individuel.

Dans le second cas seulement, la matière est, à proprement parler, contentieuse : l'agent invoquera la violation d'un droit (1).

C'est le premier cas, qui est prévu par l'art. 12 de la loi du 29 octobre 1921.

« Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives au Statut, ainsi

(1) Voir chapitre V : La sanction des droits des agents.

qu'aux règles de travail et de rémunération, et aux institutions de retraites du personnel, sera réglée par un *tribunal arbitral* (1) constitué ainsi qu'il suit :

Deux arbitres seront désignés par les représentants des réseaux au Conseil supérieur, deux arbitres seront désignés par les représentants du personnel à ce même Conseil appartenant à la catégorie ou aux catégories du personnel intéressé dans le conflit ; un cinquième arbitre qui sera de droit Président du tribunal arbitral sera désigné par le Conseil supérieur, délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce cinquième arbitre devra être choisi en dehors du Conseil supérieur. »

Cette organisation, qui est destinée à faciliter les rapports des réseaux avec le personnel (2), a donc pour objet la solution de difficultés d'ordre administratif (1).

D'après la convention du 17 mai 1920 annexée au projet Le Trocquer et Marsal, c'est le Conseil supérieur qui devait jouer le rôle d'arbitre dévolu, par la suite, au « tribunal arbitral ».

(1) Commentant l'article 12, M. le sénateur Rabier dit dans son rapport, le 31 décembre 1920 :

« Il résulte de ces dispositions que le tribunal arbitral ne sera compétent que pour les conflits touchant à des questions de traitement, de travail, de retraites, et à l'application du Statut. Les questions de discipline, notamment, ne seront pas de sa compétence, non plus que les conflits provoqués par des questions n'ayant pas un caractère professionnel. »

(2) Projet Le Trocquer et Marsal.

Dans la loi du 29 octobre 1921 et dans la convention y annexée, on ne semble pas avoir entièrement abandonné cette première conception.

Il est dit à l'article 4 de la convention, à propos des attributions du Conseil supérieur :

« Il (le Conseil supérieur) est, en outre, appelé à délibérer conformément aux dispositions de la loi approbative de la présente convention, sur les questions relatives au Statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraites du personnel. »

En cas de contestation d'ordre collectif, le Conseil supérieur sera donc appelé *par le Ministre des Travaux Publics* à délibérer en trois fractions séparées. La première sera formée par les membres du Comité de Direction, la seconde par les représentants du personnel et la troisième par les représentants des intérêts généraux de la nation. La première et la seconde fractions désigneront deux arbitres ; quant aux trente membres n'appartenant pas aux réseaux, ils désigneront le cinquième arbitre qui sera de droit président du « tribunal arbitral » (3).

Le « tribunal arbitral » est donc une émanation du Conseil supérieur ; il est, comme lui, un Conseil administratif. Par son origine, sa composition, ses attributions, le « tribunal arbitral » ne mérite pas le

(3) Le Président sera, en réalité, l'arbitre de la situation. Tous ceux qui ont le souci de l'intérêt général s'en réjouiront : La bonne marche du Service public est la considération dominante.

nom de tribunal, c'est un Conseil arbitral, une autorité administrative supérieure.

Le Conseil arbitral complète l'organisation des Chemins de Fer ; il place au-dessus des administrations de réseaux, une autorité qui s'exerce, dans les circonstances et dans les conditions prévues par la loi, pour solutionner les questions d'organisation intérieure concernant le personnel.

Le Conseil arbitral est le dernier élément d'un système qui comprend la représentation du personnel à l'intérieur des réseaux et au Conseil supérieur, système qui associe le personnel à l'administration des Chemins de Fer pour le plus grand bien de tous.

Grâce à ce Conseil, une critique qu'on pouvait adresser au Statut disparaît.

On pouvait dire avec quelque raison : « Sans doute, le Statut accorde bien une représentation au personnel et lui donne le droit de se faire entendre de la direction ; mais quelle garantie a-t-on que le Statut ne sera pas appliqué dans le sens le plus restrictif et que toutes les revendications présentées ne seront pas repoussées. »

Notamment, les règlements visés au Statut — ils sont une dizaine — et les instructions générales pour son application sont établies par les Administrations de réseaux. On prend bien l'avis des délégués auprès du Directeur (Statut, art. 49, livre II) ; mais les réseaux peuvent ne pas en tenir compte.

Pour l'institution de l'article 12 de la loi, le personnel a l'assurance de trouver dans le Conseil arbitral la « garantie de décisions équitables ». (*Rapport Rabier.*)

CHAPITRE V

LA SANCTION DES DROITS DES AGENTS

Recours hiérarchique et recours en Conseil d'Etat.

— *Contentieux des élections au Conseil supérieur des Chemins de Fer et Contentieux de pleine juridiction. — Les règles du droit public s'appliquent, par suite des nécessités du service public. — Recours pour excès de pouvoir et notamment recours contre les décisions du Conseil arbitral. — Conclusion.*

La sanction des droits des agents est la même que pour tous les fonctionnaires : c'est, d'une part, le recours hiérarchique ou gracieux ; d'autre part, le recours en Conseil d'Etat.

Ce sont, en effet, les règles du droit public qui doivent s'appliquer, car il s'agit, avant tout, d'assurer le fonctionnement régulier et continu d'un service public.

Les difficultés d'ordre général sont tranchées par les autorités administratives. (Voir chapitre IV, *le Tribunal arbitral.*)

Les réclamations individuelles ressortissent de la compétence administrative, de même que les contestations d'ordre collectif.

Ici, c'est le juge administratif qui sera saisi, si l'autorité hiérarchique n'est pas intervenue par voie de juridiction gracieuse.

Le recours gracieux présente, pour la sauvegarde des droits de l'agent, un gros avantage, dont il serait privé s'il continuait à être soumis au régime du droit privé. C'est ainsi que le Ministre reçoit constamment des réclamations d'agents.

Le décret du 12 février 1922, fixant le mode d'élection, pour les représentants du personnel au Conseil supérieur prévoit expressément le recours en Conseil d'Etat.

« Si des contestations se produisent à l'occasion des opérations électorales, elles peuvent être inscrites au procès-verbal des opérations électorales ou adressées au Ministre des Travaux Publics dans les dix jours à partir de la proclamation des résultats. Elles sont tranchées par le Ministre, sauf *recours au Conseil d'Etat*, dans le mois qui suivra la décision ministérielle. Le recours est dispensé de ministère d'avocat. »

Ainsi, le droit conféré aux agents d'être représentés au Conseil supérieur, dans des conditions déterminées, est sanctionné par le recours en Conseil d'Etat.

Il semble que la même solution doive être donnée pour identité de motifs, en ce qui concerne la représentation du personnel après du « tribunal arbitral » et à l'intérieur des réseaux : il s'agit toujours de conseils administratifs.

D'ailleurs, en ce qui concerne les délégués du personnel auprès du Directeur, parmi lesquels ont été élus les premiers représentants des agents au Conseil supérieur, le Conseil d'Etat aurait pu être

amené à examiner la validité de leur élection près du Directeur.

La sanction des autres droits des agents importe autant au « fonctionnement régulier et continu » du service public que les élections aux divers conseils administratifs, pour lesquels on a admis le recours en Conseil d'Etat : ce sont les droits des agents et ce qui concerne notamment, leur commissionnement — leur avancement — la réunion, la composition, le fonctionnement du Conseil d'Enquête — les congés, les secours en cas de maladies — les pensions de réforme et de retraite et les conditions de rémunération du personnel.

Peu importe, maintenant, de distinguer les droits que les agents tiennent de la loi et des règlements d'administration publique, de ceux qu'ils tiennent, par exemple, du Statut. Par hypothèse, on pourrait parfaitement admettre que le Statut est né d'un contrat collectif (1), cela n'empêcherait pas les tribunaux judiciaires de se déclarer incompétents. Les règles du droit public s'appliquent par suite des nécessités du service.

Ce que l'on considère, c'est la condition administrative du personnel des réseaux.

Il résulte notamment de l'application générale des règles du droit administratif, que les actes qui

(1) La question s'est, d'ailleurs, posée lors de l'étude du nouveau régime auquel sont soumis les agents des Chemins de fer. Elle a été résolue par la négative. (Sur les travaux de la Commission Tissier et l'esprit du Statut, voir titre II, chapitre 1^{er}.)

sont passés en contravention des prescriptions du Statut sont nuls, d'une nullité absolue et d'ordre public. La nullité peut être invoquée par tous.

Toutefois, en ce qui concerne les nominations d'agents, il faudrait admettre par analogie à la loi de 1834 sur le Statut de l'Armée que le grade conféré à tort est irrévocable pour celui qui l'a obtenu et admettre la solution donnée par le règlement d'administration publique du 16 mars 1838. L'agent peut se pourvoir devant le Conseil d'Etat qui déclarera que son droit a été violé. Cette décision aura pour effet de conférer à l'agent le droit d'être promu à la première vacance qui se produira. Il prendra rang d'ancienneté dans son nouveau grade à la date où il aurait dû être nommé.

Quant aux décisions du Conseil arbitral, elles ne sont également susceptibles que de recours pour excès de pouvoir. Le Conseil d'Etat ne pourra pas réformer la décision ; mais elle pourra être annulée pour incompétence, vice de forme, abus de pouvoir violation de la loi.

La situation des agents de chemins de fer est donc non seulement protégée par un système de garanties dont le personnel des réseaux est le seul bénéficiaire, mais encore par les divers recours, tant gracieux que contentieux, qui sanctionnent les droits de tous les fonctionnaires.

CHAPITRE VI

LA QUESTION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS

LA GRÈVE

Le régime auquel sont soumis les agents de chemins de fer ne peut être celui du droit privé. — Danger du syndicat révolutionnaire. — Le point de vue juridique. — Le problème politique. — La grève. — Intervention nécessaire des pouvoirs publics en faveur des agents.

Le 5 mai 1920, la C. G. T. publiait un manifeste, dont voici les premières lignes :

« Les voies ferrées commandent directement à toute l'économie nationale. Le ravitaillement de la population, les fournitures des matières premières et du combustible aux centres industriels, la répartition des objets usinés sont leurs tâches essentielles. Qu'elles manquent à les remplir et toute l'activité nationale est enrayée. »

Ces justes remarques permettaient de tirer deux conclusions en ce qui concerne le personnel des réseaux :

1° Le régime auquel sont soumis les agents de chemins de fer ne peut être celui du droit privé et notamment la loi de 1884 sur les syndicats professionnels ne s'applique pas ;

2° Le droit de grève n'existe pas pour le personnel des chemins de fer.

Toutefois, la logique ne faisait pas partie du programme de la C. G. T. qui, dès le 1^{er} mai 1920, déclenchait la grève des mineurs, des inscrits maritimes et dockers pour appuyer celle des « cheminots ».

Le 25 avril 1920, le Congrès des « cheminots » avait adopté une motion présentée par Monmousseau, décidant la grève générale dans les chemins de fer.

La grève avait pour principal objectif la nationalisation des voies ferrées.

La bonne volonté de ceux qui veulent que la situation économique, des agents de chemins de fer, soit aussi favorable que possible et que leur condition administrative soit forte était soumise à une rude épreuve par la motion Monmousseau :

« Réprouvant toute forme de collaboration de classe, il (le Congrès) entend ne pas donner suite à l'action des commissions paritaires, et mandate ses délégués pour liquider, au mieux des intérêts des « cheminots », le passé du Conseil fédéral (échelles de traitement, statut du personnel, etc.) à l'aide de délégations syndicales dont les travaux et démarches seront admis et dictés par l'organisation syndicale, et selon les principes de la lutte des classes.

« Le Congrès considère en effet que ce ne sont pas des tractations inévitables entre patrons et ouvriers qui constituent des actes de collaboration, mais la participation dans des organismes permanents, à l'étude en commun (entre les représentants

ouvriers et ceux de la classe bourgeoise) des problèmes revendicatifs et économiques dont la solution est inopérante et ne saurait que prolonger l'existence du régime actuel. »

On ne saurait exposer plus clairement les buts révolutionnaires de la Fédération des « Cheminots ».

L'échec du mouvement déclenché par l'ordre de grève du 30 avril n'a pas découragé les auteurs de troubles.

Le 29 mai, la Commission exécutive fédérale constatait en ces termes la rentrée des grévistes :

« Votre repli n'est pas une défaite, il permettra à votre Fédération de retremper ses forces et de faire face demain à de nouvelles situations. »

Ainsi, comme le constate *L'Humanité*, l'organisation révolutionnaire « s'arrête et prend du souffle. Et puis, elle reprendra sa marche ».

Le danger des syndicats révolutionnaires, chez les cheminots, sera donc demain ce qu'il était hier.

Un tel syndicat ne saurait être toléré.

C'est en effet une pure question de tolérance, qui se pose ; car la loi de 1884 ne concerne pas les agents au service public.

Le Conseil d'Etat s'est prononcé dans ce sens le 18 janvier 1922 en refusant, conformément aux conclusions du commissaire du Gouvernement Ber-

get, d'admettre la recevabilité du pourvoi d'un syndicat de fonctionnaires :

« Considérant que les agents qui composent ce groupement ne peuvent se prévaloir de l'article 6 de ladite loi de 1884, qui accorde au syndicat le droit d'estimer en justice, les seules associations professionnelles dont la loi a prévu et autorisé la formation étant celles qui, conformément aux articles 3 et 5, ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles de leurs membres : Qu'en effet, il résulte, tant des travaux préparatoires que des expressions limitatives employées dans les dits articles et dans l'article 6, où sont seuls mentionnés les syndicats de patrons et d'ouvriers, que la législation de 1884 n'a eu en vue que les représentants d'intérêts particuliers, libres de discuter ensemble les relations du capital et du travail, et non les fonctionnaires, représentants des intérêts généraux ; que ces derniers ont un régime propre tout différent de celui du droit privé ; que, bénéficiant d'un ensemble de garanties qui résultent des règlements relatifs à leur carrière et à leur traitement, ainsi que du contrôle exercé par le Parlement sur le fonctionnement des administrations, ils se sont, par contre, soumis, en acceptant leur emploi, à toutes les obligations dérivant des nécessités mêmes du service public et ont renoncé à certaines facultés, telles que le droit de grève, que suppose l'article 1^{er} de la loi 1884, et qui seraient incompatibles avec la continuité indispensable à la marche dudit service et à la vie nationale. »

Ces conclusions s'appliquent (*) d'autant mieux, au personnel des réseaux, que la position des agents de chemins de fer est, grâce au statut, plus forte que celle des autres fonctionnaires.

D'une part, les agents ont un moyen légal de faire entendre leur voix à l'intérieur des réseaux et au Conseil supérieur. D'autre part, le personnel peut faire prévaloir ses vues au Conseil arbitral, car il y est à égalité avec les représentants du Comité de direction, et seul l'intérêt général doit décider.

Quoi qu'il en soit, le fait même pour un agent au service public, d'obéir au mot d'ordre d'un syndicat est contraire au principe de la hiérarchie administrative, ainsi qu'à la forme républicaine du Gouvernement.

Il y aurait donc lieu de mettre les adhérents du Syndicat révolutionnaire chez les « cheminots », en demeure de choisir entre leur affiliation et le

(*) Il n'y a pas lieu de distinguer les agents de Chemins de fer des autres agents au service public.

C'est à tort que l'on invoquerait la loi du 2 mars 1905.

Lorsque les agents des Compagnies de Chemins de fer étaient soumis au régime du droit privé (voir titre I^{er}), cette loi signifiait que l'Etat devait être considéré comme un patron ordinaire et non comme dépositaire de la puissance publique sur son propre réseau.

Aujourd'hui que la condition de tous les agents de Chemins de fer est légale et réglementaire (voir chap. I, II, III, IV et V du présent titre), la loi Lhopiteau n'a plus de sens et on doit la considérer comme abrogée par les lois et règlements récents.

Notamment, l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat, le 2 juillet 1915 (Repéré) ne serait plus fondé aujourd'hui, et tout porte à croire que si cette haute Assemblée avait à se prononcer demain sur la légalité d'un Syndicat d'agents de Chemins de fer, l'arrêt serait identique à celui qui a été rendu le 18 janvier 1922 et pour identité de motifs.

service public. Ceux qui n'auraient pas, dans un délai déterminé, adressé leur démission au syndicat révolutionnaire seraient considérés comme démissionnaires au réseau.

D'ailleurs, puisque le Syndicat est illégal, l'administration supérieure peut agir discrétionnairement.

On pourrait procéder par étapes en considérant que le péril couru par la République est d'autant plus considérable que la confiance publique a investi le fonctionnaire d'un poste plus important.

La responsabilité de l'agent étant d'autant plus grande que son grade est plus élevé, les premiers démissionnaires seraient ceux qui sont employés aux échelons supérieurs.

L'agent invoquerait en vain le Statut, qui suppose la qualité de fonctionnaire à laquelle l'adhérent du Syndicat révolutionnaire a renoncé.

Quant aux syndicats qui déclarent se bornér à la défense d'intérêts corporatifs, on en poursuit la disparition par l'application d'une politique largement favorable aux agents (1).

Il est d'ailleurs certain qu'un Syndicat de « Cheminots » ne peut encore subsister que par tolérance.

(1) C'est ainsi que la Fédération Nationale des Cheminots (C. G. T.), qui comptait, en 1920, près de 350.000 agents, n'a plus aujourd'hui que 50.000 adhérents. Certes, ce résultat est dû aussi pour une très large part aux fautes des syndicalistes révolutionnaires, des mains desquels la Direction de la Fédération a, d'ailleurs, échappé après l'échec des grèves de 1920.

Les agents se défient maintenant de l'organisation fédérale et leur désaffection est grande pour le Syndicat.

La question qui se pose est politique, elle n'est pas juridique.

Naturellement, la grève ne saurait être admise en aucun cas ; ce point est acquis depuis longtemps.

« Le fonctionnaire qui accepte sa nomination accepte par là même... l'obligation... d'assurer, sans interruption, la continuité du service public, qui est essentielle à la vie nationale. C'est là une obligation primordiale qui dérive des nécessités mêmes du service public. » (Conclusions du commissaire du Gouvernement Tardieu, dans l'affaire Winkel, 1909. Rec. p. 1.303).

Le législateur, l'administrateur tiendront compte de ce que le recours au syndicat et à la grève sont interdits aux fonctionnaires.

Ce sont les lois et les règlements qui doivent assurer aux agents la condition administrative et la situation économique à laquelle ils peuvent prétendre.

II^e PARTIE

Situation Economique

Certains droits, comme la plupart de ceux conférés au personnel par le Statut, par l'article 6 et par l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921, concernent surtout la condition administrative des agents ; d'autres se rapportent principalement à leur situation économique.

Tels sont les droits, aux secours en cas de blessure ou de maladie, à la réforme et à la retraite ; les droits, que les agents tiennent des échelles de rémunération et celui qui leur est conféré par l'article 3 de la loi du 29 octobre 1921.

L'étude de la condition économique des agents comprend encore celle de la durée de la journée de travail qui est intimement liée à celle de la rémunération du personnel.

De plus, si nous voulons que la situation économique des agents soit aussi bonne que faire se peut, il est d'autre part, nécessaire de tenir compte des possibilités financières.

Enfin, la comparaison entre la situation des agents de chemins de fer avec celle des ouvriers de l'industrie privée permet de faire ressortir les avantages dont jouit le personnel des grands réseaux.

Nous étudierons successivement :

CHAPITRE PREMIER. — Les conditions de rémunération du personnel.

CHAPITRE II. — L'article 3 de la loi du 29 octobre 1921.

CHAPITRE III. — La durée de la journée de travail.

CHAPITRE IV. — Les secours aux agents blessés et malades.

CHAPITRE V. — Les réformes et les retraites.

CHAPITRE VI. — Les dépenses du personnel, dans la comptabilité des grands réseaux.

CHAPITRE VII. — La situation comparée des agents de chemins de fer et des ouvriers de l'industrie privée.

CHAPITRE PREMIER

LES « CONDITIONS DE RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL »

1° *Le règlement.*

Unification des salaires. — Différences de rémunération suivant les catégories du personnel et les services. — Récompenses. — Indemnités proprement dites. — Traitement fixe entier.

2° *Le relèvement de la rémunération du petit personnel.*

La rémunération des « petits cheminots » a été plus augmentée que celle de leurs camarades. — Comparaison entre les majorations opérées dans les trois grands services des réseaux. — Comparaison entre le relèvement de la rémunération et celui du coût de la vie.

§ I

LE RÈGLEMENT

La description des conditions de rémunération du personnel présente, au point de vue de la situation matérielle des agents, les mêmes avantages que le Statut en ce qui concerne leur condition administrative : la position du personnel est consolidée.

Les deux règlements ont un auteur commun : la Commission présidée par M. Tissier.

Tous deux procèdent du désir de satisfaire le personnel et du même effort en vue d'assurer le meilleur fonctionnement du service public.

Toutefois, une codification générale des « conditions de rémunération du personnel » a pour corollaire l'unification des traitements.

Ceci n'est pas actuellement sans présenter des inconvénients pour les agents eux-mêmes.

Les uns touchent trop et les autres pas assez ; tant est que les conditions de la vie ne sont pas les mêmes à Paris et au Plateau Central.

Il y a bien l'indemnité de résidence ; mais elle est insuffisante dans certaines régions. M. Duriez (1), chef du personnel à la Compagnie du Nord, nous déclare que, dans le Nord, il faudrait au moins que l'indemnité soit doublée.

Cette insuffisance est d'autant plus fâcheuse au point de vue de la bonne marche du service public, que certaines Compagnies ne peuvent donner du travail à tout le monde, alors que les autres manquent de personnel.

La solution n'est pas dans l'augmentation de l'indemnité des uns sans une diminution corrélative d'autre part. Il semble que les finances de l'Etat et des réseaux sont actuellement en trop mauvaise posture pour admettre un nouveau sacrifice.

Il reste vrai qu'à des conditions de travail simi-

(1) Nous tenons ici à remercier M. Duriez pour l'accueil très aimable qu'il nous a réservé et pour l'aide qu'il a apportée à ce travail.

laire doit correspondre la même situation matérielle, comme l'a demandé le personnel (2).

C'est pourquoi on pourrait peut-être, d'une part, conserver un élément invariable dans la rémunération des agents qui correspondrait à l'idée d'égalité de service dans un même grade et emploi (et qui continuerait à figurer aux échelles de salaires). D'autre part, on incorporerait au « salaire fixe proprement dit », un élément mobile qui varierait largement avec les conditions de la vie.

Si les « conditions de rémunération du personnel », en raison de leur généralité, ne tiennent pas compte des conditions de la vie, différentes suivant les régions, le plus grand soin a été apporté à la distinction des diverses catégories de personnel.

Le règlement prévoit naturellement en premier lieu, des conditions de rémunération différentes pour le personnel masculin et le personnel féminin (3).

Cette distinction est faite, généralement, dans les administrations publiques et dans les établissements qui emploient des femmes :

C'est qu'on considère d'abord que le sexe fort a une puissance de travail supérieure à celle de l'autre sexe. Ensuite, on tient compte de ce que le salaire de la femme n'est qu'un appoint à celui du mari.

(2) Rapport Le Trocquer et Marsal du 16 mai 1920. (*Le nouveau régime des Chemins de fer.*)

(3) Ainsi, le salaire de début est, pour les hommes : 3.800 francs, et pour les femmes : 2.700 francs.

Ceci est surtout vrai dans les chemins de fer et, d'une façon générale, dans les administrations publiques, où la rémunération ne dépend pas seulement du service rendu.

Parmi le personnel féminin, le règlement distingue encore suivant la nature continue ou discontinue du service.

L'article 1^{er} du livre III du Statut, ainsi que le chapitre I^{er} du livre III des « Conditions de rémunération du personnel », définissent le personnel à service discontinu :

« Les femmes garde-barrières et femmes sémaphoristes sont dites à service discontinu ou à *faction non permanente* lorsqu'elles ont la faculté de quitter leur barrière ou leur guérite pour entrer dans leur maison d'habitation. » (Conditions de rémunération du personnel, livre III, chapitre I^{er}.)

Il n'est pas douteux que la garde-barrière qui voit passer quatre ou cinq trains par jour, ne peut prétendre à la rémunération de la femme qui travaille dans un bureau à côté d'un homme.

C'est surtout pour ces femmes à faction non permanente et dont la rémunération est modeste, que la considération du salaire d'appoint intervient. Le chapitre II du livre III distingue, en effet, les femmes qui ne peuvent compter sur le salaire d'un mari (les veuves, les divorcées non remariées et les célibataires), des autres femmes à service discon-

tinu. Les premières jouissent d'une rémunération supérieure (4).

Après avoir distingué élémentairement les hommes et les femmes, puis le service continu et discontinu, le règlement prévoit enfin que le personnel sera ou non commissionné.

La différence essentielle, entre le personnel commissionné et celui qui ne l'est pas, est que les emplois et les éléments de rémunération ne sont pas donnés par les mêmes tableaux.

Pour les agents non commissionnés, le salaire journalier ou mensuel est de règle, alors que ce mode de rémunération est exceptionnel pour les agents commissionnés.

Rétribution moins forte que celle des autres employés des chemins de fer, mode de rémunération distinct ; voilà les deux caractéristiques de la situation du personnel non commissionné.

Ces particularités tiennent, d'une part, à ce que les agents sont des débutants, d'autre part, à l'incertitude de leur situation.

Ainsi, le règlement distingue quatre grandes catégories du personnel — « le personnel masculin commissionné à service continu », — « le personnel féminin commissionné à service continu », — « le personnel féminin commissionné à service discontinu » et « le personnel masculin et féminin non commissionné », — dont il est traité au livre I, II,

(4) Par exemple, une femme dont l'amplitude du service dépasse 12 heures et qui remplit un poste de 1^{re} classe, touchera 1.200 francs si elle est veuve... et 900 francs seulement si elle peut compter sur un mari pour la faire vivre.

III, IV des « Conditions de rémunération du personnel ».

Après avoir considéré les catégories, le règlement distingue les services : l'exploitation, — la voie et les travaux, — le matériel et la traction, — les ateliers du matériel, des dépôts et du magasin, — les services régionaux et centraux et l'administration centrale.

Les agents des deux premiers services sont attachés à leur profession et eux seuls sont, à proprement parler, des « cheminots ».

Un grand nombre d'agents des ateliers du matériel et de la traction trouveraient facilement à s'employer dans l'industrie.

Quant au personnel des bureaux, relativement peu nombreux, il pourrait trouver dans d'autres bureaux, une situation semblable.

On a été obligé de tenir compte de ces considérations, quand on a établi les échelles de traitement, notamment en ce qui concerne le personnel du matériel et de la traction. Le problème était malaisé. D'une part, il était nécessaire que les salaires des ouvriers des ateliers du matériel fussent à parité avec ceux payés dans l'industrie privée. D'autre part, il fallait que, pour un même grade et pour une fonction d'importance sensiblement équivalente, correspondit l'égalité de traitement, pour tous les agents du réseau.

La solution a été trouvée par l'attribution de primes, dans les services du matériel et de la traction.

On a établi des échelles de traitement ; c'est-à-dire « la succession des salaires attribués à un agent qui reste dans un même grade ou emploi ». Un tableau donne les numéros ou séries, échelons et délais d'avancement des différentes échelles de traitement.

Le tableau des échelles de traitement se divise en deux parties principales :

1° Les échelles communes à tous les services ;

2° Les échelles spéciales au service du matériel et de la traction.

La rémunération varie partout suivant le numéro de l'échelle — ou la lettre de la série — et l'ancienneté dans le grade.

Les ouvriers des séries a à g, Fa à Fg, A à E, FA à FE reçoivent des traitements ou salaires correspondant approximativement à ceux touchés par les agents des échelles 1 à 8.

Toutefois, au lieu de recevoir un traitement annuel, le personnel des ateliers de grande réparation (séries A à E, FA à FE) est payé à la journée, comme les ouvriers de l'industrie privée. De plus, la plupart des agents du matériel et de la traction reçoivent une prime, soit annuelle soit journalière.

La prime est un complément au salaire destiné — tout en évitant les réclamations des « cheminots » —

à assurer la péréquation des salaires, dans les ateliers de chemins de fer et dans l'industrie.

(Dans l'état actuel des choses, cette solution paraît très satisfaisante. Il n'en est pas moins vrai que les ouvriers des ateliers, surtout ceux des ateliers de grandes réparations, forment parmi le personnel des chemins de fer, un élément hétérogène. Les agents des ateliers de grandes réparations, ne participent que de loin à la vie des chemins de fer. Ils apportent à l'intérieur des réseaux un état d'esprit étranger, qui est une cause de trouble.

Depuis les grèves révolutionnaires de 1920, qui sont nées et qui ont trouvé un foyer de développement intense dans les ateliers, on cherche à débarrasser le service public de ces ouvriers. Dans les divers réseaux, on a déjà décidé de supprimer un certain nombre d'ateliers qui peuvent sans inconvénient être remis à l'industrie privée.)

En dehors des ouvriers des ateliers de grande et de petite réparations, le service du matériel et de la traction comprend encore les mécaniciens et chauffeurs.

Ces agents bénéficient des « primes de traction » mensuelles. (Les primes des chauffeurs sont fixées aux deux tiers de celles des mécaniciens.)

Ces primes forment un élément spécial de la rémunération des mécaniciens et chauffeurs, pour ce

qui est des minima fixés au chapitre 12 des « Conditions de Rémunération du Personnel ».

Ces minima varient suivant la difficulté du service et comme il s'agit d'une prime du travail et d'économie, le minimum est « réduit de 1/30 par jour d'absence autre que les repos et le congé annuel réglementaires ».

Ce n'est qu'au-dessus des minima que le caractère vraiment spécial et de bonne économie des primes de traction apparaît.

« Les primes de traction se partagent en primes de quantité de travail (parcours, primes horaires, allocations pour réserves) et en primes de qualité de travail (économie d'huile ou de combustible, temps gagné, primes de régularité de marche).

Il est alloué 50 % du total pour les primes de qualité de travail ».

Ainsi, on tient compte à la fois de l'effort effectué et du résultat.

Les primes de qualité de travail peuvent être diminuées pour « faute professionnelle, excédent de consommation, arrêts de route, minutes perdues ».

Toutefois, les minima fixés au chapitre XII restent acquis, la retenue peut être effectuée sur la prime des mois suivants, s'il y a lieu, et moyen de l'exercer.

Les primes trimestrielles de gestion et les primes

mensuelles de surveillance dans le service du matériel et de la traction ont un caractère analogue à celui des « primes de traction ».

D'une part, elles constituent un élément de rémunération, puisque les agents la reçoivent seulement à condition qu'ils ne bénéficient pas des primes de travail, ni des primes de traction.

D'autre part, elles constituent une récompense, car on tient compte pour leur attribution « de la qualité et des résultats de la gestion de chaque agent ».

Cette idée de prime, de récompense trouve encore une application qui n'est plus partielle dans le système des gratifications annuelles attribuées dans tous les services.

Les gratifications annuelles sont discrétionnaires et varient (5) suivant le grade, la nature et l'étendue des services rendus (6).

(5) Les gratifications varient normalement de 1,50 à 14 % du traitement.

(6) Les gratifications présentent, en outre, l'avantage de remédier, dans une faible mesure il est vrai, au peu d'influence du grade de l'agent sur son traitement fixe entier.

A Paris, l'agent père de trois enfants qui prend sa retraite à l'échelle 18 touche 20.640 francs ; celui qui termine sa carrière à l'échelle 5 reçoit 9.360 francs.

La gratification normale donne :

$$\frac{6.300 \times 6}{100} = 378 \text{ fr. à l'échelle 5 et } \frac{18.300 \times 14}{100} = 2.562 \text{ fr. à l'échelle 18.}$$

C'est le caractère différent du salaire, des primes (de traction, trimestrielles de gestion et mensuelles de surveillance) et des gratifications — qui expliquent que ces diverses prestations puissent être réduites même pendant les cent vingt-quatre premiers jours de maladie (7).

Les autres récompenses des agents sont : les bonifications d'ancienneté — les chevrons donnés aux agents particulièrement méritants parvenus à l'échelon supérieur de leur grade — et les gratifications exceptionnelles.

Les agents peuvent encore recevoir une troisième sorte de prestation qui n'est ni une récompense, ni un salaire ; c'est une indemnité en compensation des frais occasionnés par le service et des risques courus par les agents en raison de leurs fonctions. Il s'agit des indemnités de déplacement, des indemnités pour changement de résidence et des indemnités de recettes et de caisse.

Les indemnités de déplacement sont forfaitaires et sont payées « à titre de remboursement ». (Conditions de rémunération du personnel, livre I^{er}, Chapitre XIV, — Livre II, chapitre X, — Livre IV, chapitre III.)

La gratification est donc presque sept fois plus forte à l'échelle 18 qu'à l'échelle 5 et les traitements deviennent, en y comprenant la gratification, 23.202 fr. et 9.738 fr.

(7) Voir : Statut, Livre II, titre I^{er}, article 4. Les agents ont droit au salaire fixe entier.

L'indemnité pour changement de résidence est une indemnité de déménagement.

Les indemnités de recettes et de caisse sont destinées à tenir compte des pertes que peuvent entraîner les risques d'un maniement de fonds important. (Livre I^{er}, chapitre XVI, — Livre II, chapitre XII, — Livre IV, chapitre III.)

Ainsi, les récompenses, gratifications, comme certaines primes et indemnités, sont étrangères au salaire ; il n'en est pas de même de quelques allocations prévues aux « conditions de rémunération du personnel », ni des indemnités de résidence, de cherté de vie et de charges de famille.

« Le traitement fixe entier », tel qu'il est défini au Statut, comprend « le salaire fixe proprement dit, l'indemnité de résidence, les indemnités de cherté de vie et de charges de famille. »

Dans « le salaire fixe proprement dit », il faut comprendre le principal, certaines primes pour le personnel du matériel et de la traction, le logement pour les agents qui en bénéficient et diverses allocations.

Le logement n'est autre que la prestation en nature d'une partie du salaire. A défaut de logement, le salaire est touché entièrement en espèces, au lieu de ne l'être que pour 9/10.

Les diverses allocations supplémentaires sont versées pour certains travaux qui doivent être exé-

cutés rapidement ou qui sont particulièrement pénibles, difficiles ou qui sont effectués en sus de la journée de travail.

Telles sont les majorations au traitement pour le temps passé au relevage du matériel, les allocations de matinée, de soirée et de nuit, les allocations pour travaux exceptionnels aux chefs de district et de section du service de la voie, enfin les heures supplémentaires sont payées à l'agent qui les fournit.

Le relevage du matériel déraillé donne lieu sur tout point intéressant la circulation sur les voies principales, à une majoration du traitement fixe, de 50 % pour le travail de jour, et de 75 % pour le travail de nuit, à l'exclusion de toute autre majoration. (Livre I^{er}, chapitre XVII.)

Donnent lieu aux allocations de matinée, de soirée et de nuit, les travaux effectués entre dix heures du soir et trois heures du matin. (Livre I^{er}, chapitre VII, — livre II, chapitre VII, — livre IV, chapitre III). Cette prestation est destinée à procurer une légère collation aux agents.

Une « allocation pour travaux exceptionnels » est versée aux chefs de district et de section du service de la voie, lorsque le poste auxquels ils sont affectés « prend temporairement une importance exceptionnelle, qui, si elle devait durer, comporterait le relèvement de la classe de ce poste », (Livre I^{er}, chapitre XIII.)

Les heures supplémentaires sont, autant que possible, compensées dans les conditions stipulées pour l'application du régime de la journée de travail. A défaut de cette compensation, les heures supplémentaires sont payées. (Livre I^{er}, chapitre VIII, — livre II, chapitre VIII et livre IV, chapitre III.)

Ces diverses allocations ne tiennent compte que des conditions du travail et sont spéciales aux agents de Chemins de fer.

Les conditions de l'existence ont, d'autre part, nécessité le paiement à tous les fonctionnaires d'indemnités de résidence, de cherté de vie et pour charges de famille.

Ces indemnités devront cesser d'être versées dès que les *circonstances* le permettront, c'est-à-dire dès que le pouvoir d'achat de la monnaie aura augmenté dans une proportion suffisante pour représenter la contre-valeur de ces prestations.

Comme dans toutes les administrations publiques, on ne s'est pas borné à considérer uniquement le personnel quant à son rendement, on s'est aussi préoccupé du sort de l'agent.

D'autre part le règlement des « conditions de rémunération du personnel » tend à assurer à chacun la rémunération adéquate et à stimuler les bonnes volontés.

§ 2. — LE RELÈVEMENT DE LA RÉMUNÉRATION
DU PETIT PERSONNEL

La rémunération de l'agent, telle qu'elle résulte des échelles de traitement et de l'allocation de diverses indemnités, présente, en 1922, un relèvement important sur le chiffre d'avant-guerre.

C'est surtout le petit personnel qui a été augmenté. En effet, le rapport entre les traitements aux différents numéros de l'échelle reste sensiblement ce qu'il était en 1914 ; tandis que l'indemnité de résidence est uniformément payée à tout le personnel. De plus, l'allocation de vie chère n'est servie que jusqu'au traitement de 6.900 fr. si les agents sont célibataires ; 8.000 francs, s'ils sont mariés sans enfants ; 10.000 francs, s'ils sont mariés, veufs ou divorcés et ont un ou deux enfants ; 12.000 francs, si, étant mariés, veufs ou divorcés, ils ont plus de deux enfants.

Le relèvement des salaires à l'échelle I donnera donc, non seulement la rémunération qui a été fixée pour une catégorie particulièrement intéressante du personnel ; mais encore l'augmentation maxima des émoluments dans les chemins de fer.

De plus, la comparaison des majorations, qui ont été opérées dans les trois grands services des réseaux, doit permettre d'établir quels ont été les principaux bénéficiaires des nouvelles échelles de rémunération.

Pour fixer les idées, on peut prendre, à la Com-

DESIGNATION	Poseur			Homme d'équipe			Mécanicien de route			Manœuvre d'atelier		
	30 juin 1914	30 juin 1919	31 octobre 1920	30 juin 1914	30 juin 1919	31 octobre 1920	30 juin 1914	30 juin 1919	31 octobre 1920	30 juin 1914	30 juin 1919	31 octobre 1920
Salaire fixe minimum	1.300	3.840	3.800	1.800	3.480	3.800	1.900	4.630	4.950	1.725	3.480	3.800
Indemnité de cherté de vie :												(1)
A la charge du réseau												(2)
A la charge de l'Etat		720	720		720	720		720	720		720	720
Allocation pour charges de famille (3 enfants) :												
A la charge du réseau		600	600		600	600		600	600		600	600
A la charge de l'Etat		540	540		540	540		540	540		540	540
Total	1.300	5.340	5.660	1.800	5.490	5.660	1.900	6.490	6.810	1.725	5.340	5.660
Indemnité de résidence		600	1.200		600	1.200		600	1.200		600	1.200
Primes							1.450	1.500	1.500		525	525
						(3)						
Total cumulé	1.300	5.490	6.860	1.800	5.940	6.860	3.350	8.500	9.510	1.725	6.465	7.835

(1) Dans la plupart des cas, l'agent promu mécanicien touche, dès le lendemain de sa nomination, un traitement de base supérieur à ce chiffre.

(2) L'indemnité de cherté de vie de 1.080 fr. a été incorporée dans le traitement fixe, depuis le 1^{er} janvier 1919.

(3) Minimum des primes d'un mécanicien affecté à un service moyen. Au service des trains de grande vitesse ou de difficulté exceptionnelle, ce minimum est de 1.800 francs.

Désignation	Voie Poseur	Exploita- tion Homme d'équipe	Matériel et Traction	
			Mécanicien	Manœuvre
S	292	211	195	250
S + F ₂	343	247	212	288
S + V	347	251	214	292
S + F ₃	380	275	226	316
S + R	384	277	228	320
S + V + F ₂	398	287	233	330
S + F + F ₂	435	314	248	358
S + V + F ₃	435	314	248	358
S + R + V	440	317	249	362
S + R + F ₃	472	341	262	386
S + R + V + F ₂	490	354	266	402
S + R + V + F ₃	527	381	283	428

S — Salaire, y compris les primes de travail et de traction dans les services du matériel et de la traction.

V — Indemnité de cherté de vie.

R — Indemnité de résidence.

F₂ — Allocation pour charges de famille (2 enfants).

F₃ — Allocation pour charges de famille (3 enfants).

pagnie de l'Est, par exemple, les salaires et indemnités payés en 1914 et ceux que les agents touchent présentement. —

Raphaël-Georges Lévy, dans un rapport au Sénat, nous renseigne sur le montant des traitements versés aux agents commissionnés à l'échelle I dans les différents services : voie, exploitation, matériel et traction. (Voir le tableau de la page 96.)

Si l'on prend la base 100 en 1914, les indices d'augmentation sont donnés en 1921 par le tableau de la page 97.

La première conclusion qui se dégage de l'examen de ces chiffres est que le personnel n'a pas été également augmenté dans tous les services. Les agents de la voie ont bénéficié d'une augmentation plus forte que les manœuvres de la traction. Les manœuvres de la traction ont été, eux-mêmes, mieux traités que les agents de l'exploitation et que les mécaniciens. Ce sont les mécaniciens dont les traitements ont subi la majoration la plus faible. Le fait est très regrettable. Ainsi que le soulignait le député Nectoux : « ... Les mécaniciens et chauffeurs ont pris part en grand nombre à la dernière grève, précisément parce qu'ils étaient mécontents de la dernière échelle des traitements qui n'avait pas maintenu entre leur salaire et celui des autres catégories d'agents l'inégalité qui existait autrefois. »

D'autre part, l'indice maxima d'augmentation du prix des denrées dans les divers départements desservis par l'Est est atteint en Seine-et-Oise, où il est de 445 en 1921. Même si l'agent touche l'in-

demnité de vie chère et approche du maximum pour l'indemnité de résidence, soit 1.200 francs, sa situation est moins bonne, en 1921, qu'avant la guerre sauf s'il appartient au service de la voie et qu'il a au moins deux enfants.

Le département de la Meuse donne l'indice 383, minima d'augmentation des denrées dans la région de l'Est, l'indemnité de résidence se rapproche de 0, ici plus que partout ailleurs. On négligera l'élément résidence. On voit que, même au service de la voie, la situation de l'agent célibataire est inférieure à celle de 1914. Elle est supérieure, si l'agent a deux ou trois enfants.

Dans les services de l'exploitation et du matériel et de la traction, la situation du personnel est toujours inférieure à celle de 1914, même si l'agent a trois enfants.

Malgré l'insuffisance de ces augmentations, il convient de remarquer que les destructions de la guerre et l'arrêt de la production dans la période 1914-1919 ont amené une crise qui se traduit dans l'ensemble par la diminution du bien-être de chacun. De plus, dans la période que nous traversons, le rapport entre le prix de la vie et la rémunération est trop variable pour porter une appréciation définitive sur la situation des agents.

On retiendra seulement que l'administration a fait un effort sérieux en vue d'aider les agents à supporter l'augmentation du coût de la vie et cela malgré les embarras financiers de l'Etat et des réseaux.

CHAPITRE II

L'ARTICLE 3 DE LA LOI DU 29 OCTOBRE 1921

SECTION I. — *Le principe.*

§ 1. — *La prime. — La question de la pénalisation. — La prime donnera-t-elle lieu à une répartition individuelle.*

§ 2. — *L'association du personnel à la gestion. — Les actions de travail et le projet Loucheur.*

§ 3. — *Le projet de la C. G. T. et du groupe socialiste de la Chambre.*

SECTION II. — *Les bases de la répartition de la prime. (Décret du 29 septembre 1922.)*

SECTION III. — *La Coopérative de main-d'œuvre. — Liberté et obligation.*

SECTION IV. — *La Caisse d'épargne (De Ramel).*

SECTION I

Le Principe

§ 1. — Le règlement des « conditions de rémunération du personnel » prévoit un certain nombre de prestations individuelles, qui sont payées aux agents à titre de récompense pour leurs services courants. Il n'en est pas de même pour la prime prévue par la loi et la convention sur le nouveau régime des chemins de fer.

Il s'agit d'une « prime de bonne gestion sociale », qui est attribuée au personnel considéré *dans son ensemble*.

L'article 14 de la convention du 28 juin 1921 approuvé par l'article 1^{er} de la loi du 29 octobre 1921 dispose :

ART. 14. — « Il sera alloué à chaque réseau et à son personnel des primes annuelles tendant à les intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses. »

MM. Le Trocquer et Marsal, dans le projet présenté par le Gouvernement, le 18 mai 1920, exposaient la portée de l'institution de la prime au personnel dans les termes suivants :

« Il importe, pour le bon rendement de l'outil, que le travailleur qui est chargé d'une fonction sociale, source de sa dignité, ait aussi le souci des exigences de la production et des devoirs qu'elle impose. Associer le personnel à l'œuvre commune en faisant rentrer au Conseil supérieur un certain nombre de représentants de ce personnel, l'intéresser au développement du trafic et de la bonne exploitation en lui accordant les deux tiers de la prime de rendement et d'économie, telles sont les deux directives du projet.....
..... si de cette prime il résulte une charge nouvelle pour les usagers des chemins de fer, ceux-ci en reconnaîtront la nécessité, puisqu'elle correspond non seulement à une idée de justice sociale ; mais qu'elle doit aussi se traduire pour eux par un meilleur rendement du moyen de transport. »

M. Nectoux voyait dans la prime le moyen de remédier au rendement moins que proportionnel dans les grandes entreprises :

« Dans un grand organisme comme un réseau, où l'autorité part d'un point central comme Paris pour être exercé par personnes interposées souvent à plus d'un millier de kilomètres, il y a, comme dans le transport de la force électrique à grande distance, perte en route. Quand l'autorité arrive au bout du réseau, elle est, pour ainsi dire, diminuée ; il faut que l'agent trouve en lui-même le stimulant nécessaire pour faire consciencieusement son travail et pour remplacer cette absence d'autorité. » (Nectoux, *J. O.*, page 3.720, Chambre des Députés, 1^{re} séance 27 octobre 1921.)

M. le député Lorin, dans son rapport n° 1.456, soulignait le caractère « de bonne gestion sociale » de la prime et concluait qu'il fallait frapper la part du personnel comme celle des actionnaires, toutes les fois qu'il y aurait pénalisation sur la prime, pour gestion maladroite.

« Ce n'est pas impunément que l'on pourrait dissocier, dans une entreprise, les éléments dont le concours assure le succès : compétence technique, travail et capital. Or, la prime de l'article 14 est essentiellement une prime de bonne gestion sociale... nous préférons donc qu'elle conservât son carac-

rière originel et suivit le même sort dans toutes ses parties..... » (1)

M. Lorin considère, ensuite, la question de la répartition de la prime dans le personnel :

« La prime perçue individuellement est bien le plus souvent, la plus appréciée ; on peut cependant se demander si l'innovation du nouveau contrat ne serait pas plus complète et plus féconde par l'affectation de la prime de l'article 14, non aux agents directement, mais à leurs œuvres d'intérêt corporatif..... Une cinquantaine de millions (2) sont une poussière stérile si on la disperse sur plusieurs centaines de milliers de bénéficiaires ; elle serait autrement utile si elle était attribuée à un petit nombre d'institutions professionnelles, écoles, orphelinats, coopératives de consommation, etc... »

Ces observations paraissent entièrement justifiées, si on considère le montant des primes à répartir dans le personnel, pour l'exercice 1921.

La moyenne de la prime par agent ne dépasse 100 francs (3) que sur le Nord et l'Est ; elle est de

(1) Ce point de vue n'a cependant pas prévalu et le rapporteur au Sénat, M. Rabier, espère que : « le personnel considérera le *traitement de faveur* qui lui est accordé comme une preuve de confiance du Gouvernement, du Parlement et des Compagnies » et qu'« il y répondra certainement par un redoublement de zèle et de dévouement ».

(2) « Pour le personnel, les réseaux comptaient, au 1^{er} janvier 1920, 461.000 agents. Une prime de 100 francs par tête, chiffre minime, représente donc plus de 45 millions ; si on l'élevait par hypothèse à 1.000 francs, le total grèverait les transports de près d'un demi-milliard, ce qui est inadmissible. »

(3) Ces chiffres ne représentent qu'une moyenne, car la répartition n'a pas lieu par tête d'agent. (Voir section II : *Les bases de la répartition de la prime.*)

45 francs environ par tête d'agent pour l'ensemble des réseaux ; enfin, pour le réseau de l'Etat, elle est de 1 franc par agent.

Cependant, en faveur de la répartition, on peut dire que la prime au personnel atteint mieux son but direct, qui est d'intéresser l'agent à la gestion. Sans doute, une prime de 1 franc n'est pas susceptible d'intéresser les agents et les 87.200 fr. à répartir dans le personnel eussent été mieux employés à des œuvres ; mais les agents du Nord et de l'Est et ceux de l'Etat pourront, s'ils comparent les primes dont ils bénéficient directement, mesurer les effets tangibles d'une meilleure gestion.

Telle a été l'opinion du Parlement lorsqu'il a été décidé qu'une prime de bonne gestion sociale serait instituée et qu'elle donnerait lieu à une répartition individuelle.

§ 2. — D'autres procédés que celui de la prime ont, d'ailleurs, été envisagés en vue d'intéresser le personnel à la bonne gestion.

Le système des actions de travail a été préconisé par un certain nombre de députés. L'application des formules de la loi de 1917 a été la grande préoccupation de M. Loucheur, dont le contre-projet repose, notamment, sur la création d'actions de travail.

Il sera créé, dit M. Loucheur, un nombre d'actions de travail représentant 25 % du nombre des actions de capital.

« Elles seront la propriété collective... du personnel salarié.... constitué en société commerciale coopérative de main-d'œuvre. »

Après l'attribution au capital d'un intérêt, une part du solde des bénéfices, 20 à 30 % sera attribuée aux actions de travail.

« Le Conseil d'administration sera composé de trente membres, dont six élus par le personnel... »

Ainsi, les agents de tout grade pourront être représentés au Conseil d'administration.

M. Loucheur et les co-auteurs de la proposition de loi ont cependant bien senti le vice fondamental des actions de travail. Le personnel participe aux bénéfices, mais il n'est pas associé aux pertes.

Aussi a-t-on voulu que les agents possèdent des actions de capital.

Chaque année, une moitié du produit des actions de travail sera affectée à l'achat d'actions de capital.

L'achat d'actions de capital sera effectué par la Société Coopérative de main-d'œuvre, jusqu'à concurrence de 500 millions.

« De cette façon, il y aura bien réellement liaison étroite entre le capital et le travail, puisque le travail possède une partie du capital. »

Le procédé est très ingénieux et séduisant ; il combine heureusement l'actionnariat gratuit à l'actionnariat obligatoire. Il n'en est pas moins vrai que le gros inconvénient des actions de travail, bien qu'il soit très atténué, demeure. Le personnel va avoir une participation de 25 % dans les bénéfices à laquelle ne correspond aucun risque.

Cette critique contre les actions de travail aurait peut-être été suffisante si le Parlement n'avait

repoussé le principe de la pénalisation de la prime en ce qui concerne le personnel (4).

Par là même, les Chambres avaient admis une formule de non participation aux pertes.

D'autres objections ont poussé le Parlement à écarter l'application aux chemins de fer de la loi du 26 avril 1917.

« On a dit qu'il ne serait peut-être pas sans danger, alors que la loi de 1917 n'a, pour ainsi dire, pas reçu d'application d'en faire l'expérience en grand dans l'un des services industriels les plus importants et les plus vitaux du pays, comprenant un personnel de près de 500.000 agents. Cette objection n'est certainement pas sans valeur. »

Il a paru aussi « que les dispositions adoptées rendaient possible la constitution, dans chaque réseau, d'une grande caisse noire, susceptible de soutenir les grèves et que cela était de nature à compromettre le crédit des Compagnies à un moment où il importe essentiellement qu'il soit indiscuté.... » (*Journal des Economistes*, 15 avril 1922, Georges de Novvion : « *Les actions de travail.* »)

D'autre part, les actionnaires n'étaient « guère disposés à partager les réserves... existantes, constituées sur les bénéfices accumulés depuis l'origine des Compagnies, avec les possesseurs nouveaux d'actions

(4) La question est la même puisque « le salaire doit assurer dans de bonnes conditions la vie de l'ouvrier et de sa famille » (proposition Loucheur). On ne voit pas ce qui peut empêcher de diminuer, dans la part de bénéfices afférente aux années à venir, une fraction qui correspondrait à l'association du personnel dans la mauvaise gestion de l'année en cours.

de travail, ni à introduire dans leurs Conseils des administrateurs en partie désintéressés des résultats de la gestion... »

« Or, l'introduction des actions de travail exigeait une revision des statuts pour laquelle une majorité des deux tiers des actionnaires — sinon l'unanimité — était indispensable : on ne pouvait compter ni sur cette unanimité ou même cette majorité. » (*Rapport Rabier.*)

M. Loucheur se rendait bien compte que cette dernière objection était décisive si l'on maintenait les Compagnies actuelles à la base du nouveau régime. En conséquence, l'ancien Ministre proposait un rachat et la formation d'une société nouvelle. Cette solution a été rejetée, car l'Etat n'était pas financièrement en mesure d'effectuer dans de bonnes conditions l'opération proposée. L'ensemble du système a donc été écarté.

§ 3. — En dehors du système des actions du travail et de celui de la prime, combiné avec la représentation du personnel au Conseil supérieur, — procédés ayant pour objet de s'assurer la collaboration du personnel en vue de la bonne gestion de l'entreprise — le groupe socialiste de la Chambre et la C. G. T. avaient imaginé une autre combinaison.

Le système proposé portait le nom de « nationalisation industrialisée ».

Il s'agissait de « l'institution d'une régie autonome, placée sous le contrôle des producteurs et des consommateurs ». (Février 1920, déclaration de

M. Jouhaux au Conseil Economique du Travail de la C. G. T.)

L'exercice de la régie était confié à une série de Conseils dont un central et les autres régionaux. (Rapport Lorin, Chambre, annexe, 1.456.) Les divers comités étaient composés dans une proportion des deux tiers par les délégués de divers groupements de patrons, d'ouvriers et d'usagers et pour un tiers seulement par les représentants de l'Etat.

Le droit de contrôle de l'Etat se bornait au refus d'approbation du budget.

« Les conditions de travail et de rémunération du personnel auraient fait l'objet d'un contrat collectif entre la Fédération des Cheminots et le Comité central. » (Rapport Rabier.)

C'est ainsi que le projet visait à la réorganisation de nos chemins de fer, sur la base syndicaliste. La C. G. T. et la Fédération des Cheminots devaient avoir une influence prépondérante.

M. Rabier commente le projet et remarque : La Chambre « ne pouvait admettre l'abandon..... des réseaux..... à un organisme dans lequel l'Etat serait traité en parent pauvre..... où les représentants des divers groupements investis d'un mandat quasi-impératif et révocable *ad nutum* n'auraient ni indépendance, ni intérêt à une bonne gestion, ni responsabilité effective..... où les organisations qui groupent à peine le cinquième du personnel seraient érigées en représentants officiels de tous les agents et pourraient faire la loi aux quatre cinquièmes du personnel et au public, dans laquelle aucun chef ne

serait investi de l'autorité suprême et de la responsabilité nécessaire dans toute entreprise. » (Rapport Rabier.)

A la Chambre, le rapporteur Lorin conclut et se prononce contre « une organisation qui instituerait pour gérer les chemins de fer des Conseils à tous les étages ; la perpétuelle confusion entre la consultation, qui propose les actes, et la direction qui les exécute, réduit celle-ci à un rôle de pure apparence. L'expérience russe des Soviets, pullulement des Comités se résorbant dans la tyrannie des Conseils, invite à la prudence ceux qui, chez nous, seraient disposés à dissimuler sous des onguents économiques des doctrines au fond clairement révolutionnaires. » (Annexe 1456, Rapport Lorin.)

SECTION II

Les bases de la répartition de la prime (Décret du 29 septembre 1922.)

La prime est fonction du « développement du trafic » et de « l'économie dans les dépenses ». Elle a pour cause l'action utile de chacun.

Il est donc juste et politique d'écarter de la répartition les agents qui n'ont pas participé à la bonne gestion.

C'est ce que décide l'article 3 du décret du 29 septembre 1922.

ART. 3. — « Prennent seuls part à cette répartition, les agents qui ont reçu une gratification au titre de l'exercice considéré. »

Cette solution répond, en outre, à la préoccupation de faire régner une certaine harmonie dans les récompenses accordées au personnel.

On a voulu éviter qu'un agent puisse être primé à la suite du règlement établi par le Conseil d'Etat, alors que les autorités administratives du réseau ont décidé de n'accorder aucune gratification.

Ainsi, la répartition va se faire seulement parmi les agents bien notés.

Le premier quart est réparti uniformément entre les agents.

Pour la répartition des trois autres quarts, on prend en considération l'importance des fonctions et la manière dont les agents s'en acquittent.

Cette manière de procéder tient compte, dans une juste mesure, de « l'effort collectif des agents commissionnés bien notés » et de « l'action utile de chacun, selon le poste qu'il occupe ».

La répartition, telle qu'elle est prévue par le décret du 29 septembre 1922, semble bien de nature à agir comme stimulant d'activité et d'économie.

Tel était le but cherché par le législateur.

SECTION III

La Coopérative de main-d'œuvre

Dans les textes du projet déposé en 1920 par le Gouvernement, il n'est pas question d'un emploi spécial de la part de prime. On cherche simplement à pousser l'agent « à reconnaître son intérêt direct et immédiat dans les bénéfices de l'exploitation ». Le

système des primes est uniquement destiné à faire apercevoir à chacun « la répercussion avantageuse qu'ont pour lui les gains réalisés par le réseau ». (Discours de M. Noulens au Sénat, le 8 juillet 1921.)

Par la suite, la Chambre et le Gouvernement s'engagent dans une voie nouvelle.

Le 8 avril 1921, M. Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, expose au Sénat cette seconde conception de la prime :

« Le but de la prime est évidemment d'inciter le personnel à une meilleure gestion : *mais* ce qu'on a voulu en même temps, c'est... donner à cette prime un caractère social. »

C'est dans cet esprit qu'est rédigé l'article 3 de la loi sur le nouveau régime des chemins de fer. Cet article prévoit l'emploi d'une moitié de la prime.

Il est créé, à cet effet, une Société Commerciale Coopérative du personnel.

La Coopérative facilite la réunion des capitaux nécessaires à l'achat d'actions, et leur groupement en vue de la représentation aux Assemblées générales.

Le Parlement désirait que le personnel possédât un certain nombre d'actions de capital. De cette façon, les agents participeraient effectivement aux risques de l'entreprise et ils auraient leur part de responsabilité, en même temps que leur part de profit. (Discours de M. Duval-Arnould, le 26 octobre 1921.)

La grave objection que l'on soulève généralement contre l'actionnariat ouvrier n'existe pour ainsi dire pas ici. L'achat d'actions des réseaux est ce qui s'appelle « un placement de père de famille ».

Tout le monde était donc d'accord pour faciliter aux agents l'accès des actions ordinaires.

La seule question qui se posait était celle de savoir si l'actionnariat serait facultatif ou obligatoire.

Le droit de l'agent sur la prime ne naît que lorsque le législateur en a déterminé le contenu. Le Parlement était donc libre de décider que le produit de la prime serait versé intégralement à une Coopérative qui en aura la gestion.

L'affectation de la prime dépend du but qu'on se propose d'atteindre.

Si l'on veut faire œuvre de paternalisme ou de socialisme, il faut créer l'obligation.

Si l'on veut favoriser l'initiative individuelle et l'économie dans l'entreprise, il faut laisser à l'agent la pleine propriété de sa prime : *usus, fructus, abusus*.

Contre l'obligation, au Sénat, M. Noulens disait encore : « L'espoir de grossir une caisse syndicale n'est pas un stimulant véritable. »

A la Chambre, M. René Lafarge demandait : « Croyez-vous que l'agent aura le sentiment qu'il reçoit quelque chose ? »

En présence des difficultés financières nées de la guerre, le législateur ne pouvait pas ne pas avoir la préoccupation dominante de la production.

D'autres considérations interviennent encore qui tiennent à la nature du service public.

De nature à développer la personnalité de chacun, l'association du Capital et du Travail ne sau-

rait trop se recommander dans l'industrie privée. Dans l'industrie publique, il importe également que ces facteurs de la production soient conjugués en vue du bon rendement ; mais certaines réserves sont à faire : elles tiennent à l'exercice de la puissance publique. Pour que l'Etat soit maître chez lui, il importe que deux attributs de la puissance économique : Capital et Travail, ne se trouvent pas, en face de lui, trop intimement associés.

D'ailleurs, il s'agissait surtout de satisfaire les agents. Or, sur cette question fondamentale, les intéressés n'étaient pas d'accord. (Discours de M. Henri Lorin, D. P., p. 3.732, 27 octobre 1921, Chambre, 1^{re} séance.)

Certains agents n'auraient-ils pas pu dire qu'on avait fait de leur prime : « Un emploi contraire à leurs intérêts, pour assurer la défense d'idées, d'opinions qu'ils ne partagent pas ? » (M. le Président de la Commission Sibille, Chambre, 1^{re} séance, 27 octobre 1921.)

La solution s'imposait donc au législateur.

Le Parlement a écarté l'obligation.

La Coopérative du personnel peut, tout aussi bien, faciliter l'achat libre d'actions par les agents, qu'être l'organe de l'actionnariat obligatoire. Cependant, on peut émettre des doutes sur la constitution de la Coopérative.

L'article 3 dit bien : « Il sera créé pour chaque réseau une Société Commerciale Coopérative du personnel » ; mais cette affirmation est platonique.

Cette institution est en contradiction fondamentale avec le caractère français et on ne peut penser que les agents des réseaux confient à autrui la gestion de leurs propres intérêts.

SECTION IV

La « Caisse autonome » d'épargne (De Ramel)

L'article 3 prévoit, à côté de la Société Commerciale Coopérative du personnel, la création d'une Caisse d'Epargne dont l'idée est due M. de Ramel.

Cette Caisse est destinée à recevoir la deuxième moitié de la part de prime revenant au personnel, ainsi que tout ou partie de la première moitié de la prime que l'agent n'aura pas versée à la Coopérative.

M. de Ramel a défini lui-même l'objet de sa Caisse :

« Une Caisse autonome d'épargne par réseau, sorte de banque professionnelle à branches multiples, où l'agent pourrait aisément capitaliser sa prime de bon rendement pour acquérir rapidement en cinq ans et demi une action de capital du réseau; cette action serait représentée à l'Assemblée des actionnaires, puis au Conseil d'Administration. »

L'objet de la Caisse dépasse, d'ailleurs, la représentation des agents à l'Assemblée générale.

« Le décret visé établira un système d'épargne permettant à cette Caisse soit d'acquérir.... des obligations de chemins de fer ou des valeurs émises par

l'Etat ou garanties par lui, soit d'opérer des versements à des œuvres d'assurances et de prévoyance sociale.... » (Article 3 *in fine*.)

La constitution de la Caisse est beaucoup moins hypothétique que celle de la Coopérative, dont les statuts sont approuvés par décret, après constitution de la Société.

A la différence de ce qui se passe avec la Coopérative, c'est un règlement d'administration publique qui *instituera* la Caisse autonome d'épargne.

L'initiative ne vient pas du personnel, c'est la Caisse qui va à l'agent. Ceci est très important au point de vue psychologique.

De plus, la Caisse est officielle, l'agent est sollicité par ses chefs ; il y a plus qu'une simple invitation, c'est une invitation pressante à faire partie de la Caisse.

Tout agent aura la faculté et le moyen d'opter toujours, lors de son entrée en service et au cours de son activité, pour l'ouverture définitive pour lui d'un carnet de chèques et d'un compte d'épargne. Ce point doit être précisé dans le règlement d'administration à venir (Déclaration de M. Le Trocquer, Ministre des Travaux publics, 27 octobre 1921, D. P., Chambre, page 3.744).

L'agent titulaire d'un livret d'épargne pourrait toujours retirer les sommes inscrites à son compte ; mais l'intermédiaire de la caisse deviendrait obligatoire et définitif.

« Le simple passage sans arrêt forcé dans le livret serait une heureuse invitation et une... tenta-

tion à l'épargne (Discours de M. de Ramel, 2^e séance du 27 octobre 1921, Chambre, page 3.743). »

Il y a là « non l'obligation ; mais un principe de liberté organisée, basée sur l'utilisation de la force d'inertie sur le terrain social ». (Discours de M. de Ramel, 2^e séance du 27 octobre 1921, Chambre, page 3.742).

M. de Ramel précise dans quelles conditions la caisse fonctionnera :

« La caisse achète d'avance et aux plus bas cours l'action qu'elle cédera à l'agent. La caisse se remplit et se vide sans cesse d'actions ».

« L'agent est le client de la caisse, qui est un réservoir d'actions ». (De Ramel).

« Les titres achetés au nom des agents leur seront remis ». (Art. 3).

Ce que l'on cherche c'est la participation individuelle à la gestion (5).

C'est ainsi que le système de Ramel permet de donner un « caractère social » à la prime, tout en en laissant à l'agent, la pleine propriété.

(5) « Quelle participation individuelle à la gestion peut permettre une action du réseau bloquée jusqu'à la retraite. » (De Ramel.)

CHAPITRE III

LA DURÉE DE LA JOURNÉE DE TRAVAIL

Application de la loi du 23 avril 1919. — Nature juridique des « accords paritaires ». — Critique des règlements en vigueur (Rapport Mussat au Conseil Supérieur des Chemins de fer, Discours de M. François-Marsal au Sénat). — Le projet du Conseil Supérieur des Chemins de fer. — Le décret du 14 octobre 1922. — Critique du nouveau règlement.

La réglementation de la journée de travail complète celle des « conditions de rémunération du personnel ».

La rétribution de l'agent se comprend, dans un temps déterminé.

La loi du 23 avril 1919, fixant à 8 heures la durée moyenne de la journée de travail s'applique « dans les établissements industriels... de quelque nature qu'ils soient, *publics* ou *privés*... »

C'était au Ministre des Travaux Publics de pourvoir à l'application de la loi à la régie intéressée des Chemins de fer. C'est ce que fit M. Claveille dès le 24 avril 1919. Le Ministre prenait un arrêté instituant une Commission paritaire « chargée d'étudier les mesures à prendre tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif en vue de l'établissement de la loi de huit heures dans les Chemins de fer ».

Du 8 mai au 24 novembre 1919, la loi fut successivement appliquée au personnel sédentaire, aux ouvriers des ateliers et aux agents de la voie.

Le régime défini par ce qu'on a appelé les accords paritaires, n'était que provisoire. Le décret d'administration publique prévu par la loi du 23 avril 1919 restait à prendre. Ce règlement, lit-on au Code du Travail, doit se référer aux accords qui auraient pu intervenir entre les organisations patronales et ouvrières, nationales et régionales intéressées ».

S'il s'agissait ici d'une industrie privée et d'accords paritaires, il n'y aurait plus qu'à donner aux dits « accords paritaires » la consécration publique du règlement. Ce n'est pas le cas. Les conclusions de la Commission réunie en 1919 par les soins du Ministre ne résultent pas d'une simple entente « entre les organisations patronales et ouvrières ». Ce n'est pas un contrat collectif qui est intervenu pour sanctionner la décision des Commissions réunies par voie d'autorité. Ce sont des arrêtés ministériels qui ont été rendus.

Le régime des arrêtés a pris fin, par suite de la mise en vigueur le 15 octobre 1922, du décret prévu par la loi du 23 avril 1919.

Le Conseil supérieur des Chemins de fer a été consulté. M. l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Mussat a rédigé pour cette Assemblée un rapport où il expose la situation comme suit :

« Le maximum quotidien de huit heures est rigoureusement appliqué à tous les agents sédentaires. Il n'est fait, sauf de très rares exceptions, aucune

distinction entre la présence obligatoire et le travail effectif.

« Les huit heures quotidiennes doivent être ou continues ou réparties sur deux séances seulement ; exceptionnellement sur trois. Elles doivent rester comprises dans une amplitude limitée généralement à dix heures, rarement à douze, très rarement à quatorze, et dans quelques cas exceptionnels seulement à dix-huit heures.

« Pour les agents dont le service comporte un déplacement, la moyenne quotidienne de huit heures doit être assurée généralement, entre deux grands repos consécutifs, exceptionnellement sur la quinzaine ou sur le mois. »

Le rapporteur ayant constaté que l'on n'avait pas distingué, comme le veut la loi du 23 avril 1919, les heures de présence du travail effectif, donne quelques exemples des abus entraînés par l'application des arrêtés de 1919.

« Dans une gare importante, telle qu'Angers, nous trouvons une augmentation de plus de 30 % dans le nombre des agents pour un trafic n'exigeant qu'un travail notablement inférieur ; l'augmentation s'accroît en même temps que diminue l'importance de la gare. Dans une petite gare telle qu'Esvros, où les opérations commerciales ont peu varié, l'augmentation du personnel atteint 80 %.

« Même constatation avec un caractère encore plus accentué, dans les services d'aiguilleurs. A Quimper, le nombre d'aiguilleurs a été porté de 4 à 7 ; c'est-à-dire une augmentation de 75 % pour un

mouvement de trains ayant passé de 77 à 103, c'est-à-dire accru de 44 %.

« Dans les postes de cette importance (et ils sont nombreux), les résultats sont encore plus caractéristiques : au poste de l'Aubinière (bifurcation des lignes de La Flèche à Sablé et de La Flèche au Mans par la Suze), il n'y avait qu'un seul agent en 1913 pour un mouvement de 16 trains réguliers. Actuellement, il faut deux agents pour un mouvement de 14 trains réguliers, soit moins d'un train par agent et par heure ».

Pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général, on est passé d'un effectif de 340.758 agents au 1^{er} janvier 1914 à celui de 445.596 au 1^{er} mai 1922, les auxiliaires et temporaires du réseau du Nord n'étant pas compris dans ces chiffres. L'augmentation est donc de 31 % par rapport à 1914 (chiffres du Ministère des Travaux Publics).

Cet accroissement ne tient pas à une augmentation correspondante du trafic. M. l'Inspecteur Mussat le constate, en comparant les transports en 1913 et en 1920.

Néanmoins, il serait téméraire de conclure — comme certains l'ont déjà fait — que le rendement du personnel a diminué dans la proportion où l'effectif a augmenté.

Karl Marx eut été logique avec lui-même en soutenant une telle opinion. Cependant, la durée du travail n'est pas seule à considérer, il faut tenir compte de la qualité du travail.

Tout ce que l'on peut affirmer, c'est que cette augmentation du personnel constitue le passif de la loi de 8 heures, telle qu'elle a été appliquée aux chemins de fer.

M. François-Marsal souligne, d'autre part, devant le Sénat, le 7 juillet 1921, une des conséquences les plus regrettables de l'application de la loi de huit heures aux chemins de fer :

« 125.000 hommes jeunes (1), doués de toute leur force de travail et de production économique, ont été enlevés à l'agriculture.

« Nous savons tous, Messieurs, que, sinon dans la totalité, du moins dans un grand nombre de départements, la location des domestiques de ferme, pour 1921, s'est faite à des prix supérieurs à ceux de 1920.

« Il en résulte que les prix de revient des denrées agricoles augmentent... »

M. François-Marsal ajoute que la réglementation de 1919 s'explique seulement par « cette atmosphère de généreuse illusion des mois qui ont suivi la victoire... »

Lors de l'élaboration du règlement d'administration publique, en application de la loi, on a tenu compte de l'expérience acquise et des critiques les plus justifiées.

Le Conseil Supérieur avait admis que, pendant sept années, à titre transitoire, la durée du service serait fixée, non pas à la limite de 2.504 heures correspondant pour une année au maximum de huit

(1) Ce chiffre résulte de la comparaison des effectifs, en 1913 et 1920.

heures par jour, pendant 313 jours de travail ; mais à 2.804 heures (2).

Si, économiquement, la mesure pouvait se défendre, des raisons d'ordre juridique ont empêché le projet d'aboutir.

On lit bien, dans la loi du 23 avril 1919 :

« Les règlements d'administration publique... ment pratiquée... sera ramenée en une ou plusieurs

« 3° Les délais dans lesquels la durée actuellement pratiqués... sera ramenée en une ou plusieurs étapes aux limitations fixées à l'article 3 ».

Cependant, « si la loi de 1919 a envisagé la faculté d'une étape palier permettant, en partant d'une durée effective supérieure aux huit heures d'arriver finalement à cette durée légale, en s'arrêtant transitoirement à une durée intermédiaire, par contre, cette faculté n'a pas paru pouvoir être retenue dans le cas des chemins de fer, la durée actuelle du travail y étant déjà en fait égale ou inférieure à la durée légale... »

Le projet du Conseil supérieur prévoit :

- 1° Une période transitoire ;
- 2° Un régime définitif.

Le nouveau décret consacre seulement le régime définitif proposé par le Conseil Supérieur.

Dorénavant la répartition des huit heures se fait dans l'année.

(2) D'après le rapporteur Mussat, la réduction d'effectif résultant du projet est de 55.601 agents et l'économie réalisée de 426 millions.

On distingue les heures de présence du travail effectif, ainsi que le veut la loi.

On lit au décret :

« CHAPITRE PREMIER. — *Article 2.* — La durée du travail effectif ne peut excéder 3.504 heures du 1^{er} janvier au 31 décembre. »

Ces 3.504 heures correspondent à un travail de huit heures par jour pendant l'année de 365 jours, déduction faite des 52 jours de repos hebdomadaire.

Cependant, l'article 2 de Livre II du Statut dispose :

« Indépendamment des 52 jours de repos hebdomadaire, les agents commissionnés à service continu ont droit à un congé de 15 jours payés. »

L'application de la loi de huit heures ne pouvait être la cause de la récupération par l'administration des 120 heures de congé annuel.

Le décompte doit donc se faire sur la base de 298 jours ouvrables par an, soit $298 \times 8 = 2.384$ heures, au lieu de 3.504. Le Gouvernement a déjà fait connaître que les heures supplémentaires faites en récupération des congés annuels, seraient payées.

Comme la répartition des heures de travail se fait sur l'année entière, il a été fixé, pour les heures de présence, un maximum journalier. Ce maximum est de 10 heures (Article 3).

La réglementation tient le plus grand compte de la nature du travail, elle est basée sur l'étude minutieuse à laquelle s'est livrée le Conseil Supérieur, service par service.

Les abus signalés par le rapporteur Mussat disparaissent.

On lit notamment à l'article 4 que la durée est de : « Quinze heures par journée de service pour les garde-barrières, qui peuvent quitter leur barrière ou leur guérite et rentrer dans leur maison de garde et pour les agents logés sur place qui n'assurent que pendant au moins six heures un service exclusif de barrière ». (Article 4-d).

« La durée de quinze heures est admise même par les conclusions paritaires, pour les garde-barrières qui ne sont pas en faction permanente aux barrières ; l'extension aux agents logés sur place, qui n'effectuent, au moins six heures, qu'un service exclusif de barrières, vise le cas de certains garde-barrières assurant un petit service de halte ou d'arrêt de train. » (*Rapport Mussat.*)

Ayant déterminé la durée maximum du service journalier, le règlement — en application de l'article 3, § 5 de la loi — prévoit « les dérogations temporaires qu'il y aurait lieu d'admettre pour... faire face à des surcroîts de travail extraordinaires, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents. »

La durée annuelle du service peut être prolongée de 450 heures dans les circonstances et sous les conditions prévues par le décret.

Les excédents de service sont, soit compensés, soit rémunérés.

Quant aux travaux exécutés dans l'intérêt de la

défense nationale, ils le sont, sur un ordre du Gouvernement et dans la limite fixée par lui.

Le décret du 14 octobre 1922 concerne le personnel de l'« exploitation », de la « voie », celui des « bureaux » et une partie des agents du « matériel et de la traction ». Le règlement est également applicable aux agents des grands ateliers « dans les conditions qui seront déterminées par un décret » :

« Un règlement d'administration publique fixera ultérieurement les conditions d'application de la loi du 23 avril 1919 au personnel des chauffeurs mécaniciens et agents des trains. » (Article 23.)

La plus grosse fraction du personnel du matériel et de la traction reste donc soumise au régime déterminé en 1919, par la Commission réunie au Ministère des Travaux Publics.

Le personnel qui sera rendu disponible en application du décret est de 15.000 agents, la réduction de la dépense doit être de 115 millions.

Le règlement permet aux administrations de chemins de fer d'obtenir de leurs agents, dans le cadre de la loi de 1919, l'effort maximum. (Rapport du Ministre des Travaux Publics au Président de la République.)

Le décret rend à l'agriculture 15.000 ouvriers, fait disparaître des abus et procure une légère économie.

Pour les services considérés, la dépense occasionnée par la loi de huit heures était, d'après M. Mussat, de 684 millions ; elle ne sera plus que de 569 millions par suite de l'application du décret.

Le montant des dépenses de toute sorte atteint pour l'ensemble des réseaux près de 7 milliards. L'économie réalisée est donc de 1/60 de la dépense totale.

Les faibles avantages de la réforme ont pour contre-partie de sérieux inconvénients.

La réduction d'effectifs telle qu'elle résulte de l'augmentation de la durée du travail ne correspond pas à une augmentation proportionnelle du rendement.

En effet, pour un Travail T constant, si la durée du service effectif passe de 6 h. 1/2 à 8 heures, le personnel devrait passer de

$$455.435 \times 6,5$$

$$455.435 \text{ à } \frac{\quad}{8} = 370.040 \text{ agents.}$$

Or, cette durée de 6 heures 1/2 est celle qui était indiquée par les Compagnies (3) comme la durée moyenne du travail effectif avant le récent décret ; le nombre de 455.435 agents est l'effectif moyen pour 1921, enfin la réduction de 15.171 agents est prévue par l'application du règlement du 15 septembre 1922.

L'effectif va donc être réduit à 440.264, alors qu'il devrait être de 370.040 agents, si la réduction du personnel correspondait aux sacrifices demandés.

(3) « En calculant les huit heures sur une moyenne, il... résulte qu'en fait la durée du travail effectif varie de 6 à 7 heures suivant les services, elle atteint parfois une durée moindre. » (Déclaration de M. Peschaud, secrétaire général de la Compagnie du P.-O., sur l'application de la loi de huit heures aux Chemins de fer.)

Il y a lieu de faire des réserves à l'égard d'un règlement qui ne proportionne pas le résultat à l'effort et qui revient sur certains avantages dont jouissait le personnel, depuis 1919.

Il faut agir ici avec la plus grande circonspection, car la situation d'agent public interdit au personnel toute réaction.

Il y a, en la circonstance, une économie à ne pas faire.

CHAPITRE IV

LES SECOURS AUX AGENTS BLESSÉS OU MALADES

Agents blessés en service. — Agents malades, ou blessés en dehors du service.

C'est le Statut qui a prévu les secours aux agents blessés ou malades au Titre I^{er} du Livre II, aux articles 3 et 4.

Il faut distinguer entre les blessures en service et les blessures reçues en dehors du service, auxquelles on assimile les maladies.

A l'article 3, il est question des agents blessés en service.

Le principe est que « les agents blessés en service reçoivent leur traitement ou salaire fixe entier » jusqu'au jour où le médecin du réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service ou jusqu'au jour de sa mise à la réforme (Article 3, § 1).

L'intéressé peut demander une contre-visite du Médecin-chef du réseau, s'il conteste qu'il soit en état de reprendre son service.

L'article 3 dit ensuite dans quel cas la prestation du salaire fixe, n'aura pas lieu uniquement en espèces. « Les célibataires hospitalisés aux frais du réseau et n'ayant à leur charge ni ascendants, ni enfants naturels reconnus, ne touchent que la moitié du traitement ou salaire fixe ».

L'hospitalisation aux frais du réseau est donc

considérée représenter l'équivalent d'une moitié du traitement fixe.

L'article énonce, enfin, les exceptions au principe du traitement fixe entier :

« Pour tous les agents, si la blessure est due à une faute inexcusable de la victime au sens de la loi du 9 avril 1898, il n'est payé que la moitié du traitement ou salaire fixe ».

L'article 3, *in fine*, offre à l'agent une option entre le régime du Statut et l'application de la loi de 1898 :

« L'intéressé peut d'ailleurs demander l'application, pour toute la durée de son incapacité, du régime de la loi du 9 avril 1898, s'il estime ce régime plus favorable que celui qui est défini par le présent article ».

L'article 4 traite des maladies ou blessures reçues en dehors du service.

Deux conditions sont indispensables pour que les agents soient protégés par l'article 4. Il faut :

1° Que la maladie ou blessure soit « dûment constatée par le médecin du réseau ». En d'autres termes, il faut que le malade soit reconnu.

2° Que la maladie ou blessure ne résulte pas d'ivresse. En décider autrement serait injuste et impolitique. On ne voit pas, en effet, pourquoi l'agent échapperait aux conséquences de sa faute, ni comment une obligation pourrait naître à la charge de la Compagnie à la suite d'une faute personnelle à l'agent et étrangère au service.

Les agents ont droit tant qu'ils ne sont pas réformés :

1° Aux soins gratuits du médecin du réseau ;

2° Au traitement ou salaire fixe entier à partir du cinquième jour de chaque interruption et pour une période qui ne peut dépasser 120 jours.

L'intéressé pourra, sur constatation régulière de la maladie par le Médecin-chef du réseau, et en vertu d'une décision du chef de service, obtenir le paiement du traitement fixe entier tel qu'il a été défini au renvoi (1) de l'article 2, pendant les quatre premiers jours de la maladie.

3° A la moitié du traitement ou salaire fixe pour une période qui ne peut dépasser 90 jours au delà de la période précédente. (Article 4, § 1, 2, et 3).

En ce qui concerne le paiement des quatre premiers jours de maladie, les directeurs se sont déclarés d'accord sur le principe que ce paiement est dû à l'agent dans tous les cas de maladie incontestablement sérieuse, et sans qu'il y ait lieu de tenir compte, ainsi que certains réseaux l'avaient fait, par une inexacte interprétation du Statut, de considérations telles que l'absence de charges de famille de l'intéressé. C'est en ce sens que sera examinée toute réclamation individuelle (cette question a été mise au point par le Ministre des Travaux Publics au cours d'une conférence qu'il a eue avec les directeurs des grands réseaux. Note parue dans *le Temps* sous la rubrique « les Revendications des Cheminots », le 29 juillet 1922).

Par maladie « incontestablement sérieuse » et

par « constatation régulière de la maladie », il faut entendre que non seulement la consultation du médecin du réseau a été motivée ; mais que l'état de l'agent nécessite autre chose qu'une simple exemption de service ; il faut que l'agent soit malade. Cette distinction est manifestement empruntée aux usages de l'armée ; mais elle présente l'avantage d'être très précise. Le médecin du réseau classerait ses consultants sous les rubriques suivantes : « Consultation non motivée », consultation motivée », « exempt de service », « malade ». Dans ce dernier cas, la décision du chef de service serait liée et le remboursement des quatre premiers jours de maladie, obligatoire.

Ainsi les agents malades ont droit à leur salaire fixe entier pendant une période de 125 jours et au demi-salaire pendant une nouvelle période de 90 jours.

D'une nouvelle disposition de l'article 4, il résulte que l'agent a droit à 215 jours payés — entièrement ou partiellement — dans une période qui comprend les 12 mois qui précèdent le début de la maladie.

Pour l'accouchement, l'intéressée a droit dans tous les cas où le médecin du réseau le juge nécessaire, à une période supplémentaire de 60 jours pendant lesquels elle reçoit son traitement fixe entier.

On ne comprend pas bien pourquoi la période de secours est limitée, alors que le dévouement des agents au service public ne l'est pas. On comprendrait mieux, si la réforme de l'agent signifiait que

le régime prévu par le Statut ne s'applique plus et qu'il fait place à une pension de réforme dans tous les cas.

Néanmoins, par les articles 3 et 4, la condition des agents des chemins de fer est supérieure à celle des agents de l'industrie privée et à celle des autres fonctionnaires ; c'est la première fois que les maladies et blessures en dehors du service sont sérieusement protégées, par des dispositions d'une portée aussi générale.

CHAPITRE V

LES RÉFORMES ET LES RETRAITES

- § 1. LES RÉFORMES. — *La rente prévue par la loi du 9 avril 1898. — La loi du 21 juillet 1909 : Retraite anticipée. — Lacunes de la législation.*
- § 2. LES RETRAITES. — *Les lois de 1909 et de 1911. — La retraite répond aux nécessités particulières du service public.*
- § 3. LES MAJORATIONS. — *Caractère de la pension. — Convention du 13 septembre 1920, en application de la loi du 25 mars 1920. — Les critiques du sénateur Rabier. — L'article 14 de la loi du 28 octobre 1921 et le règlement en application de l'article 14. — Les critiques du député About. — L'article 132 de la loi des finances du 31 décembre 1921. — Dispositions nouvelles à intervenir.*

§ I. — LES RÉFORMES

Le régime des secours aux agents blessés ou malades prévu par le Statut s'applique jusqu'à la reprise du travail ou la mise à la réforme.

Les agents réformés bénéficient de certaines dispositions législatives.

La rente prévue par la loi du 9 avril 1898 en cas d'incapacité de travail permanente leur est servie.

L'article 4 de la loi du 21 juillet 1909 dispose, en effet, que la rente résultant de la loi de 1898 sera cumulée avec la pension de retraite.

D'autre part, la même loi accorde une liquidation anticipée de la pension de retraite, au bout de quinze ans de service, en cas de maladie et, sans aucune condition de temps, si la maladie ou l'infirmité proviennent du service.

Cette législation est conforme aux nécessités du service public.

Ce qu'il y a de regrettable, c'est l'absence de toute réglementation ayant pour objet l'octroi d'une pension de réforme aux agents blessés hors service ou malades, dont l'incapacité de travail est permanente.

L'agent réformé dans ces conditions et qui n'a pas quinze ans d'affiliation à la caisse des retraites n'a droit qu'au remboursement de ses retenues et à la même indemnité qu'en cas de suppression d'emploi.

Sauf en cas de faute inexcusable de l'agent, la mise à la réforme sans pension est inadmissible ; c'est une faute contre le service public.

Les agents au service public sont et doivent être continuellement, entièrement à la disposition de la nation : il semble donc que le pays doive prendre à sa charge ses serviteurs invalides ; même si la blessure ou l'infirmité n'est pas due au service ou en cas de maladie incurable.

Cette révision des réformes pourrait être l'occasion de réunir les divers textes concernant la

matière. Les pensions seraient liquidées sur une base uniforme qui répondrait clairement à leur objet. Il y aurait ainsi un Statut des réformés, comme un Statut du personnel et un Statut des retraités.

§ 2. — LES RETRAITES

L'agent mis à la retraite a acquis par ses services antérieurs droit à une pension.

Le régime des retraites a été établi par deux lois : l'une du 21 juillet 1909 qui constitue la charte des retraites des « cheminots » entrés en service postérieurement à cette loi, l'autre du 28 décembre 1911, qui a modifié rétroactivement les conditions de liquidation des retraites des agents en service antérieurement à la loi de 1909 et qui se trouvaient sous le régime des règlements établis par les Compagnies et homologués par le Ministre.

Il existe donc un système à retraite complet pour le personnel des chemins de fer.

Le régime est très analogue à celui des autres fonctionnaires.

La pension est acquise après 25 ans d'affiliation à la caisse, à 60 ans pour les agents sédentaires, à 55 ans pour le personnel du service actif et à 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs.

En principe, la pension est basée sur le demi-salaire, elle est majorée ou minorée par année de service passée en plus ou en moins.

Les retenues sur le salaire (1) des agents sont de 5 %, augmentées du premier douzième du traitement initial et du douzième de chaque augmentation. La pension est constituée, d'autre part, sur les ressources de la Compagnie.

La jouissance d'une retraite est de nature à assurer le bon recrutement du personnel ; on pourrait en dire autant de toute augmentation de salaire.

Ce qui distingue surtout la pension du salaire, c'est qu'elle tend à retenir l'agent dans son emploi.

La retraite est un élément de stabilité dans le personnel : mais ce n'est pas là le vrai mérite de pensions. L'attachement de l'agent pour son état est déjà dans la nature de son service, car les connaissances qu'il a acquises ne sont utilisables qu'au chemin de fer.

(1) L'article 8 de la loi du 21 juillet 1909 détermine ce qu'il faut entendre par traitements ou salaires soumis à la retenue de 5 % :

« Dans les traitements ou salaires, on comprendra les primes et tous les avantages accessoires assimilés à une augmentation de salaire qui ne constitue pas un remboursement des frais, un secours ou une gratification. »

On a tenu à préciser, dans le règlement des « Conditions de rémunération du personnel », que la prime de traction est soumise à retenue. C'est que cette prime, jusqu'à concurrence du minimum garanti, constitue un élément du salaire et qu'il a paru plus simple de ne pas distinguer l'élément récompense, de l'élément salaire.

D'une façon plus générale, la retenue s'exerce sur les éléments permanents de la rémunération de l'agent. C'est ainsi que les indemnités payées en raison de la vie chère ne sont pas soumises à la retenue, en raison de leur caractère temporaire.

L'avantage essentiel de la retraite est de répondre particulièrement aux nécessités du service public.

On peut justifier le versement d'une retraite aux agents de chemins de fer de la même manière qu'on le faisait en 1853, dans l'exposé des motifs de la loi sur les pensions civiles des fonctionnaires :

« L'Etat, après avoir profité des travaux et de la vie entière d'un fonctionnaire, ne peut l'abandonner sans ressources lorsque la vieillesse le met hors d'état de subvenir à ses besoins. Le bien du service, l'intérêt même de l'administration lui imposent l'obligation de prévenir une situation aussi douloureuse. »

§ 3. — LES MAJORATIONS

« La pension constitue un véritable supplément de traitement, ou plutôt une continuation du traitement qui se divise en traitement d'activité et en autre traitement appelé pension lorsque l'activité a cessé... elles doivent inspirer confiance à l'employé et l'édifier complètement sur les ressources viagères qui lui sont promises lorsque le temps de la retraite est arrivé. » (Loi de 1853. Exposé des motifs.)

Comme conséquence à l'élévation du prix de la vie, l'Etat a donc l'obligation de majorer les retraites de ses vieux serviteurs.

C'est dans cet esprit que la loi du 25 mars 1920 a relevé le taux des pensions civiles et militaires.

Le 13 septembre 1920, le Ministre des Travaux Publics passait avec les réseaux une convention pour

l'application de la loi du 25 mars au personnel des chemins de fer.

Cependant, le système de majoration des pensions de réforme était moins favorable que celui appliqué aux pensions de retraite, il en résultait de « choquantes injustices », dont M. le Sénateur Rabier cite un exemple dans son rapport.

« C'est ainsi que deux mécaniciens d'une même Compagnie....., retraités au même âge (52 ans) avec la même durée de service et touchant la même pension, ont bénéficié de majorations différentes, suivant que l'un était placé sous le régime de la loi de 1911 et que l'autre était demeuré sous le régime antérieur, parce que le premier bénéficie, aux termes du règlement de 1911, d'une pension normale (le régime de 1911 concédant cette retraite à cinquante ans aux mécaniciens et aux chauffeurs), et le second n'a pu, aux termes du régime antérieur (qui ne prévoyait la retraite qu'à un âge plus avancé) obtenir qu'une pension de réforme. » (Rapport Rabier, page 1.078.)

Ce sont des anomalies de cette sorte que le législateur a voulu éviter, lorsqu'il a voté l'article 14 de la loi sur le nouveau régime des chemins de fer.

ART. 14. — « Les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général présenteront, dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du Ministre des Travaux Publics, des dispositions additionnelles à leurs règlements de retraite.

« Ces dispositions devront être telles qu'à éga-

lité de pension et d'emploi, les agents d'un même réseau, retraités avant le 1^{er} janvier 1919 avec pension à jouissance immédiate, reçoivent des majorations égales (2). »

Le règlement en application de l'article 14 de la loi du 29 octobre 1921 est paru dans le courant du mois d'août 1922.

Le principe de ces nouvelles dispositions est que chaque agent à *pension égale* doit recevoir une *majoration égale*.

Maintenant pour toutes les pensions, la majoration est de :

100 % pour la première part de la pension allant jusqu'à 750 francs ;

50 % pour la part comprise entre 750 francs et 1.800 francs ;

25 % pour la part comprise entre 1.800 francs et 6.000 francs.

En ce qui concerne les agents du service continu, les pensions ainsi majorées ne peuvent en aucun cas être inférieures :

— Pour les titulaires de pensions normales, à la somme de 1.500 francs ;

— Pour les titulaires de pensions anticipées, à la somme de 750 francs lorsque la durée d'affiliation n'aura pas excédé 10 ans... (Dispositions approuvées par le Ministre des Travaux Publics le 13 septembre 1920, modifiées en exécution de l'article 14 de la loi du 29 octobre 1921.)

(2) La fin de l'article prévoit un régime de transition entre les pensions liquidées entre le 1^{er} janvier 1919 et 1^{er} janvier 1925. Le système est, d'ailleurs, le même pour tous les fonctionnaires.

Ces majorations sont importantes; mais elles ne correspondent pas à l'augmentation des traitements des agents en activité.

« Or, si les traitements actuels ont été augmentés, c'est bien parce qu'il a été reconnu que les anciens traitements et les anciennes retraites ne procuraient plus le nécessaire pour vivre. Si ce raisonnement est exact pour les agents partant après le 1^{er} janvier 1915, il ne l'est pas moins pour ceux prenant leur retraite avant cette date. » (Chambre des Députés, 1^{re} séance, 28 octobre 1921, *J. O.*, p. 3.776. — Discours de M. le député About.)

Une retraite basée sur un demi-salaire nominal ne signifie rien. C'est bien la manière de voir du législateur qui a accordé des majorations.

Strictement, on ne doit pas la moitié du salaire fixé aux conditions de rémunération, mais on la doit en équité.

Une simple majoration est insuffisante.

Voilà la thèse que défendait justement, au nom des retraités, M. le député About. Elle remportait une adhésion quasi unanime à la Chambre; mais le Sénat l'écartait en raison de nos graves difficultés financières.

Néanmoins, on arrivait à une transaction le 31 décembre 1921 et les Chambres votaient un article 132 de la loi des Finances, ainsi conçu :

« Pendant l'année 1922 et jusqu'à la mise en application de dispositions législatives nouvelles concernant les majorations ou bonifications de pensions des fonctionnaires retraités, les grands réseaux

d'intérêt général alloueront à leurs agents retraités des bonifications additionnelles de pension égales aux deux tiers des bonifications résultant de l'application des taux prévus par l'accord du 13 septembre 1920, étendus conformément à l'article 14 de la loi relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général. »

« Les grands réseaux d'intérêt général présenteront dans le délai d'un an, à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du Ministre des Travaux publics un projet de Statut des Retraités. »

On s'est souvenu, dans la rédaction de cet article, de l'observation formulée par M. le Rapporteur Lorin à la Chambre, lors de la discussion, le 28 octobre 1921, de l'article 14 :

« Pouvons-nous, à l'occasion d'une loi comme celle que nous discutons, résoudre, par anticipation et en empiétant sur d'autres débats, *une question qui intéresse la totalité des fonctionnaires français* ? Je ne le crois pas. »

La majoration des deux tiers n'est prévue que pendant l'année 1922. D'ailleurs, elle sera, sans doute, prorogée jusqu'à ce qu'un texte définitif intervienne.

(3) Le ministre a dit très nettement à la Chambre que les retraités avaient *le choix* entre l'indemnité de 60 francs par mois, payée aux petits retraités de l'Etat, et l'application de l'article 132.

Le ministre ajoute : « Lorsque la question s'est posée, les intéressés ont unanimement préféré le bénéfice de l'article 132. » (Séance du 28 juin 1922, Chambre.)

La mise en vigueur d'un nouveau régime de retraites, basé sur le demi-salaire réel est décidée en principe.

On pourrait même adopter la formule de M. About :

« A grade et à nombre d'années de services égaux, pensions égales », s'il s'agissait d'agents dont le régime de retraite n'a pas varié, tels les fonctionnaires dont la situation est régie par la loi de 1853.

Tel n'est pas le cas ici.

On est en présence de situations multiples. M. le sénateur Rabier, dans son rapport au Sénat (D. P., annexe 627), démontre comment un régime uniforme pour tous les retraités des chemins de fer créerait « des injustices beaucoup plus graves que celles auxquelles il a pour but de remédier » et « aboutirait à une quasi impossibilité d'application ».

Comme le dit M. le rapporteur Lorin à la Chambre :

On ne peut pas « superposer un édifice d'égalité à des fondations inégales, pointant jusqu'à des paliers très divers ».

Telles sont les difficultés à vaincre dans l'élaboration du nouveau Statut. Dans le règlement à intervenir, il ne semble pas que l'on puisse écarter d'une manière complète le facteur versement.

Il faut savoir gré aux retraités de la modération de leurs demandes. La retraite, telle qu'elle résulte des récents textes, législatifs ou réglementaires, cor-

respond à peu près au demi-salaire basé sur les nouvelles échelles de traitement ; mais elle ne tient pas compte des allocations supplémentaires payées actuellement en raison de la cherté de la vie.

Nous faisons des vœux pour que les retraités puissent, au moins — lors de la mise en vigueur du nouveau Statut — voir consolider les avantages acquis.

« ... Il s'agit d'un personnel très intéressant.... duquel je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais fait appel en vain à son dévouement quand nous avons eu besoin de lui... » (Déclaration du Ministre des Travaux Publics, le 31 décembre 1921, Sénat.)

CHAPITRE VI

LES DÉPENSES DU PERSONNEL DANS LA COMPTABILITÉ DES GRANDES COMPAGNIES

La part de dépenses occasionnée par le personnel a diminué.

L'examen de la comptabilité des grandes Compagnies de Chemins de fer fait ressortir, à la charge des derniers exercices l'accroissement des dépenses qui s'appliquent aux chapitres du personnel.

La dépense d'exploitation passe, en effet, de 745.400.000 francs (1), en 1913, à 3.125.000.000, en 1920.

A ces 3.125.000.000 francs, il faut ajouter les 523.000 francs, qui représentent les diverses indemnités encore payées par l'Etat en 1920 — et qui le sont maintenant par les Compagnies. La dépense est donc devenue : 3.648.000.000 de francs.

Cependant, si l'on compare ces chiffres à ceux des autres dépenses d'exploitation, notamment à ceux qui donnent les dépenses en combustible, on constate que les charges occasionnées par le personnel n'ont rien de particulièrement excessif.

(1) Les chiffres cités à ce chapitre proviennent de l'avis présenté au nom de la Commission des Finances au Sénat (sur le projet de loi relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général), par M. Raphaël-Georges Lévy.

La dépense de combustible, qui était de 175 millions 400.000 francs en 1913, est, en 1920, de 1.991.000.000 de francs.

Les autres dépenses d'exploitation passent de 354.800.000 francs, en 1913, à 1.787.500.000 francs, en 1920.

On voit, qu'à une augmentation de 389 % (2), pour le personnel, correspond un accroissement de 403 % pour les autres dépenses d'exploitation, et de 1.034 % pour les dépenses du combustible.

Bien que le pourcentage de l'augmentation des dépenses du personnel soit impressionnant, il est donc faible par rapport à celui des autres dépenses.

La comparaison des dépenses de personnel aux dépenses totales en 1913 et en 1920 confirme l'observation précédente.

Les charges du personnel qui représentaient, en 1913, 58 % (3) de la dépense totale, en 1920 n'en représentent plus que 52 % (4).

(2) 319 % sans les diverses indemnités payées par l'Etat :

$$\frac{3.125 \times 100}{745,4} = 419.$$

Si on prend comme base la somme de 100 francs en 1913, on obtient 419 pour 1920. Soit une augmentation de 319 %.

(3) Dépense totale en 1913 : 1.275.700.000 fr.

Dépense pour le personnel en 1913 : 745.400.000 fr.

$$\frac{745.400.000 \times 100}{1.275.700.000} = 58 \%$$

(4) Dépense totale en 1920 : 6.903.500.000 fr.

Dépense pour le personnel en 1920 : 3.648.000.000 fr,

En réalité, la part de dépense occasionnée par le personnel a diminué.

L'affirmation selon laquelle les charges du personnel seraient une des causes principales du déficit, se trouve sans fondement.

$$\frac{3.648.000.000 \times 100}{6.903.500.000} = 52 \%$$

Encore, l'exercice 1920 a-t-il supporté une charge supplémentaire, non renouvelable, du fait de la rétroactivité des nou-

CHAPITRE VII

SITUATION COMPARÉE DES AGENTS DE CHEMINS DE FER ET DES OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE

Le salaire comme élément de la rémunération des ouvriers et des agents de chemins de fer. — Un premier procédé de comparaison des salaires, sa critique. — Le traitement moyen des agents de chemins de fer. — Moyenne des salaires ordinaires payés dans trente-huit professions masculines. — Les salaires, dans l'industrie privée, sont un peu plus élevés que ceux qui sont payés par les réseaux. — Les agents de chemins de fer ont été moins augmentés que les ouvriers de l'industrie privée. — Obligations particulières de l'administration vis-à-vis du personnel des réseaux. — Agents et ouvriers blessés ou malades. — Réformes. — Retraites. Conclusion.

Le salaire des ouvriers de l'industrie privée est l'élément à peu près unique de la rémunération. Dans les chemins de fer, le traitement, proprement dit, représente seulement une partie des avantages dont bénéficie l'agent.

Pour que la situation du personnel ne soit pas meilleure dans les chemins de fer que dans l'industrie privée, il faudrait que les salaires payés aux agents soient notablement inférieurs à ceux que

reçoivent les ouvriers ou service des particuliers.

On a comparé, avec une application remarquable, les traitements des agents à l'échelle I à ceux des manœuvres de l'industrie métallurgique. L'idée paraît excellente, elle consiste à mettre en parallèle les salaires de début d'ouvriers non spécialisés.

Toutefois, le rapprochement est arbitraire : les agents à l'échelle I ne sont pas des débutants. Normalement, ils ont fait un stage d'une année, ou plus, s'ils étaient âgés de moins de 20 ans, au moment de leur admission à l'essai, avant d'être admis dans les cadres permanents.

Le commissionnement ne constitue pas seulement un avantage au point de vue du Statut : c'est un avancement. Il est accordé, après examen des services de l'intéressé.

Désormais, l'agent a un état.

Sauf le personnel des grands ateliers, qui peut toujours s'employer dans l'industrie privée et qui n'est pas vraiment « cheminot », l'agent est lié à la Maison où il travaille. Il n'y a pas d'industrie similaire ou connexe. Celui qui quitterait le chemin de fer perdrait son métier. Etre homme d'équipe, poseur, sémaphoriste dans les chemins de fer, c'est une spécialité.

Il n'y a pas correspondance de situations entre le manœuvre non spécialisé de l'industrie métallurgique et l'agent commissionné, à l'échelle I.

Au contraire, le jeu des moyennes peut permettre de juger si, *dans l'ensemble*, le salaire courant

est supérieur ou non, dans les chemins de fer, à celui qui est payé dans l'industrie privée.

La comptabilité des réseaux permet de calculer le salaire moyen par agent.

Les conditions de rémunération du personnel étant uniformes pour toute la France, le chapitre des dépenses du personnel ne varie sensiblement qu'avec le nombre des agents employés à chaque réseau.

On prendra une Compagnie quelconque, « Le Midi », par exemple, pour laquelle nous avons, en 1920, le chiffre de la dépense afférente à la rétroactivité des nouveaux traitements au 1^{er} janvier 1919. Il y a 24 millions à déduire, de ce chef, des 239 millions représentant l'ensemble des dépenses faites pour le personnel en 1920. On obtient 215 millions.

Si on divise ce chiffre par celui de l'effectif, le résultat exprimera la dépense annuelle du réseau par tête d'agent, soit :

$$\frac{215.000.000}{37.100} = 5.740 \text{ francs}$$

Dans ce chiffre, est compris le versement de 15 % du salaire à la Caisse des Retraites, le montant des charges dites patronales, que l'on estime généralement à 5 % du salaire, et, enfin, le salaire des jours de maladie payés par la Compagnie d'après le Statut.

Selon les Compagnies, il faudrait compter une moyenne de neuf jours de maladie au cours de l'année.

L'équation suivante donnera le salaire moyen de l'agent, y compris la retenue de 5 % sur son traitement :

$$\begin{array}{r} 5.740 - 20 x - 9 x \\ 5.740 \text{ ————— } = x \\ \quad 100 \quad 300 \end{array}$$

soit encore :

$$\begin{array}{r} 5.740 - 20 x + 3 x \\ 5.740 \text{ ————— } = x. \\ \quad 100 \end{array}$$

$$574.000 = 123 x$$

$$x = \frac{574.000}{123} = 4.667 \text{ francs.}$$

L'agent reçoit donc chaque année :

$$4.667 - \frac{4.667 \times 5}{100} = 4.434 \text{ francs.}$$

A cette somme vient s'ajouter le chiffre moyen des indemnités. L'Etat a payé au titre de l'exercice 1920, 523.000.000 à répartir entre 485.000 agents. On a ainsi un supplément de :

$$\frac{523.000.000}{485.000} = 1.078 \text{ francs,}$$

qui porte le traitement annuel par agent à

$$4,434 + 1,078 = 5,512 \text{ francs.}$$

La statistique générale de la France admet qu'il y a une moyenne de 300 jours ouvrables dans l'année, on sait que cette estimation correspond, à deux

jours près, à l'année de travail dans les chemins de fer.

La moyenne sera donc de :

$$\frac{5.622}{300} = 18 \text{ fr. } 75 \text{ par journée de travail.}$$

Le tableau suivant, publié par le *Bulletin de la Statistique Générale de la France*, donne, d'autre part, la moyenne des salaires ordinaires payés en 1921, dans trente-huit professions masculines :

Professions	Paris	Autres ville
Brasseurs	19	17,06
Imprimeurs		
Compositeurs	27,60	18,54
Relieurs	25,60	17,86
Ouvriers tanneurs	25,20	17,02
Selliers-bour.	25,20	16,83
Cordonniers	26, »	16,30
Tailleurs d'habits	28, »	18,02
Teinturiers-dégr.	34, »	16,80
Tisserands	—	14,33
Cordiers	—	15,84
Charrons	—	18,77
Tourneurs en b.	28, »	19,80
Tonneliers	30, »	19,47
Ebénistes	32 »	20,36
Tapissiers	—	20,02
Scieurs-de-long	28, »	19,56
Charpentiers	28, »	20,24
Menuisiers	30, »	19,45
Chaud. cuivre	—	21,33

Professions	Paris	Autres villes
Ferblantiers	28, »	19,26
Plombiers	28, »	19,36
Forgerons	32, »	20,53
Maréchaux ferr.	—	19,07
Poêliers	—	19,50
Serruriers	26, »	19,18
Tourn. métaux	28, »	20,67
Horlogers	—	20,70
Carriers	—	18,58
Tailleurs de pierre	—	21, »
Maçons	28, »	19,72
Terrassiers	20, »	17,22
Couvreurs	28, »	20,14
Peintres bât.	28, »	19,43
Sculpt. ornemen.	32, »	25,41
Briquetiers	28, »	19,95
Potiers	28, »	18,33
Vitriers	28, »	19,52
Journaliers	18, »	14,01
Ensemble des professions	27,52	18,92

Les chiffres fournis par les villes autres que Paris doivent être majorés légèrement, en vue de donner *pour toute la France* une moyenne comparable à celle qui a été obtenue pour les chemins de fer (1).

(1) La population parisienne représente environ le treizième de la population française.

Cependant et même en ne considérant que le chiffre moyen des salaires, dans les villes autres que Paris, on obtient pour l'ensemble des 38 professions énumérées au tableau de la S. G. F., une somme de 18 fr. 92, supérieure au salaire moyen du personnel des chemins de fer (2).

Encore le chiffre de 18 fr. 74 indique-t-il le traitement de *tous* les agents de chemins de fer, alors que les chiffres donnés pour l'industrie privée expriment seulement le salaire des *ouvriers* (3).

Si l'on compare les salaires, ici un peu supérieurs à 18 fr. 92, là un peu inférieurs à 18 fr. 74, on voit donc que les salaires dans l'industrie privée sont légèrement plus élevés que ceux qui sont payés aux agents des réseaux.

Les chiffres de 18,92 et de 18,74 ont été atteints à la suite de l'élévation du coût de la vie qui a influé diversement sur les traitements.

Le tableau de la page 156 donne, pour 1921, les indices des salaires payés dans l'industrie privée sur la base 100 en 1911 (d'après le *Bulletin de la S. G. F.*)

(2) On n'a pas tenu compte de « l'allocation familiale » de 1 fr. 20 par jour et par enfant, qui est facultative, bien qu'assez courante, aujourd'hui, dans l'industrie.

(3) Les agents des échelles 12 et au-dessus représentent environ le quarante-cinquième de l'effectif. D'autre part, les traitements varient très peu avec le grade de l'agent. On peut considérer que le chiffre qui donnerait le salaire courant dans les Chemins de fer, n'est pas sensiblement relevé par le fait que les appointements du personnel supérieur sont compris dans la moyenne.

PROFESSIONS	Paris		Indices pour 1921 Base 100 en 1911	Autres Villes		Indices pour 1921 Base 100 en 1911
	Moyenne des salaires ordinaires			Moyenne des salaires ordinaires		
	1911	1921		1911	1921	
Imprimeurs Compos.	7,20	27, »	383	4,94	18,54	405
Brasseurs	5, »	19, »	380	4,21	17,06	405
Relieurs	6, »	25, »	320	4,67	17,86	382
Ouvriers tanneurs	6,50	25,20	388	4,09	17,02	416
Selliers-bourrel.	7, »	25,20	360	4,26	16,85	395
Cordonniers	7,50	26, »	347	3,95	16,30	413
Tailleurs d'habits	7,50	28, »	373	4,55	18,02	396
Teintur. dégrais.	—	34, »	—	4,13	16,80	407
Tisserands	—	—	—	3,32	14,33	432
Cordiers	—	—	—	3,64	15,84	435
Charrons	8, »	—	—	4,44	18,77	423
Tourneurs en bois	7,50	28, »	373	4,88	19,80	406
Tonneliers	7, »	30, »	429	4,48	19,47	435
Ebénistes	9, »	32, »	355	4,86	20,36	429
Tapissiers	9,50	—	—	5,06	20,02	396
Scieurs-de-long	—	28, »	—	4,57	19,56	428
Charpentiers	9, »	28, »	311	5,05	20,24	401
Menuisiers	8, »	30, »	375	4,70	19,45	414
Chaudronn. cuivre	8,50	—	—	5,40	21,33	395
Ferblantiers	8, »	28, »	350	4,74	19,26	406
Plombiers	8, »	28, »	350	4,92	19,36	393
Forgerons	10, »	32, »	320	5,12	20,53	401
Maréchaux ferrants	9,50	—	—	4,40	19,07	423
Poêliers	8, »	—	—	5,04	19,50	387
Serruriers	8, »	26, »	325	4,65	19,18	412
Tourneurs métaux	8,25	28, »	340	5,39	20,67	383
Horlogers	7, »	—	—	5,31	20,70	390
Carriers	7, »	—	—	4,16	18,58	447
Tailleurs de pierre	9, »	—	—	5,11	21, »	411
Maçons	8,55	28, »	327	4,80	19,72	451
Terrassiers	7,60	26, »	342	3,82	17,22	402
Couvreurs	8, »	28, »	350	5,05	24,14	408
Peintres en bâtim.	7,22	28, »	388	4,76	19,43	398
Sculpt. ornem.	10,80	32, »	296	6,39	25,41	478
Briquettiers	—	26, »	—	4,17	19,95	—
Potiers	6, »	28, »	467	4,26	18,33	430
Vitriers	7,65	28, »	366	4,72	19,52	414
Journaliers	5, »	18, »	360	3,26	14,01	430
Ens. des professions	7,78	27,52	354	4,61	18,92	410

Dans les chemins de fer, le salaire moyen en 1914 est de 5 fr. 60 pour toute la France (4).

La somme de 18 fr. 75, payée en 1921, fournit donc l'indice 334 si on prend la base 100 pour 1914.

Les indices d'augmentation qui figurent au tableau sont les mêmes pour 1911 que pour 1914, puisque les prix n'ont pas sensiblement varié pendant la période 1911-1914.

On voit donc que, dans l'ensemble, les ouvriers ont été augmentés de 310 %, alors que les agents de chemins de fer l'étaient seulement de 234 %.

Il est vrai qu'à Paris (5), l'augmentation, dans l'industrie était de 254 %, bien moins sensible, par conséquent qu'elle n'était en province et cependant encore supérieure à celle des salaires payés par les réseaux.

(4) En 1914, le montant des dépenses au chapitre du personnel est de 745.400.000 fr. et l'effectif est de 350.000 agents. La dépense par tête d'agent est donc de :

$$\frac{745.400.000}{350.000} = 2.130 \text{ francs,}$$

et le traitement annuel est donné par la formule :

$$213.000 = 120 \times$$

d'où :

$$x = 1.775 \text{ francs.}$$

L'agent reçoit donc, déduction faite de la retenue de 5 % :

$$1.775 - \frac{1.775 \times 5}{100} = 1.686 \text{ francs,}$$

ce qui porte le salaire quotidien moyen à :

$$\frac{1.686}{300} = 5 \text{ fr. 60.}$$

(5) Voir note 2 page 172.

Les salaires des agents de chemins de fer sont donc un peu moins élevés que ceux de l'industrie privée et ont été, d'autre part, beaucoup moins augmentés.

Cependant, par son entrée au Chemin de fer, l'ouvrier fait un sacrifice : le rail n'est pas l'industrie et l'agent perd la faculté de se placer facilement ailleurs.

Fort heureusement, l'administration considère qu'elle a, vis-à-vis des agents des obligations que n'ont pas les industriels.

C'est ici qu'intervient l'idée du Service public.

Le personnel des réseaux a renoncé — au profit de la collectivité — au syndicat et à la grève. Il doit assurer le service régulièrement et sans interruption.

Dans ces conditions, la vie de l'agent est à la charge de l'Etat, comme le Service public est à la charge de l'agent.

L'obligation de l'Etat a pour expression les besoins actuels et éventuels de l'agent.

Le salaire est destiné à faire face aux besoins immédiats du personnel. En fait, sous le régime de la concurrence, les ouvriers vivent avec une somme, dans la détermination de laquelle intervient le « *Standard of Life* » du travailleur. On admettra que le personnel des Chemins de fer peut vivre avec un salaire qui, dans l'ensemble, n'est pas sensiblement inférieur à celui de l'ouvrier.

L'agent au Service public n'a aucun effort d'épargne à faire : l'obligation de prévoyance est à la charge de l'Etat. De plus, le travail est assuré au personnel des réseaux. Le service fonctionne sans

interruption, il y a donc *assurance* de ne pas chômer.

Le souci d'assurer l'existence de l'agent et de sa famille apparaît d'ailleurs, ici, beaucoup plus nettement que dans l'industrie. Sans doute, malgré l'allocation des indemnités de résidence et de cherté de vie, la rémunération ne présente pas la souplesse qu'elle a dans l'industrie privée, où il y a une relation nécessaire entre le salaire et les conditions de la vie (6).

Toutefois, c'est un fait caractéristique que le

(6) Le coût de l'existence a été calculé par des Commissions paritaires comprenant un délégué du Directeur et un représentant du personnel.

Dans chaque localité, la Commission du coût de la vie a dû remplir le tableau reproduit en annexe (à la fin du volume) concernant une famille ouvrière de 4 personnes.

C'est ainsi que des indices ont été obtenus sur tous les points du territoire.

L'indice de résidence minima est 3.800, l'indice maxima : 6.000. L'indice à partir duquel on va commencer à payer l'indemnité est compris entre 3.800 et 6.000. On a dit : à l'indice 3.800 ne correspondra aucune indemnité, à l'indice 6.000, on paiera 1.200 fr. et on a posé l'équation suivante :

$$\frac{3.800 = 3.800 + 1.200}{\times \quad 6.000}$$

d'où l'on tire : $\times = 4.560$.

Il restait à répartir l'indemnité entre 4.560 et 6.000. L'écart étant de $6.000 - 4.560 = 1.440$, on a divisé, cette somme,

en vingt tranches de $\frac{1.440}{20} = 72$ fr.

Finalement on a payé $\frac{1.200}{20} = 60$ francs, par tranche de

72 francs, comprise entre 4.560 et 6.000.

Le système de répartition est très ingénieux et présente

paiement d'indemnités pour charges de famille soit obligatoire dans les chemins de fer, alors que les « allocations familiales » sont facultatives dans l'industrie.

Ainsi, l'agent peut envisager sa situation avec toute quiétude, quant au présent. Il en est de même quant aux temps à venir.

Le régime prévu par le Statut pour les accidents du travail est bien plus favorable que celui de la loi de 1898.

Lorsque les agents sont blessés en service, ils continuent à recevoir leur salaire entier. Les ouvriers de l'industrie touchent, en cas d'accidents occasionnés par le service, une simple indemnité fixée forfaitairement au demi-salaire.

D'après la loi du 9 avril 1898, s'il y a faute inexcusable de la part de l'ouvrier, l'indemnité peut être réduite, sans limite minima. Dans les Chemins de fer, au contraire, l'agent ne peut recevoir une somme inférieure au demi-salaire, quelle que soit la gravité de la faute commise.

Les accidents n'ayant pas entraîné une interruption de plus de 4 jours ne donnent pas lieu à une indemnité dans l'industrie. Aux Chemins de fer, les agents reçoivent, sans restriction aucune, leur traitement ou salaire fixe entier.

D'après la jurisprudence de la Cour de Cassa-

l'avantage de ménager les ressources des réseaux ; mais il attire une grosse objection. Entre 3.800 et 4.600, bien que la vie ait augmenté, l'agent ne touche aucune indemnité.

(Ces indications sont dues à l'obligeance de M. Barth, Ingénieur-adjoint au Directeur à la Compagnie de l'Est.)

tion, les accidents résultant de force majeure indépendante du travail ne donnent pas lieu à indemnité. La solution contraire prévaudrait vraisemblablement en ce qui concerne les employés de Chemins de fer, car l'obligation de l'Etat, vis-à-vis des agents présente un caractère absolu.

Tel est bien l'esprit du Statut. Le droit commun ne contient pas de dispositions relatives aux secours en cas de maladie, le Statut en prévoit.

En aucun cas, la situation faite aux agents de Chemins de fer ne peut être inférieure à celle qui résulterait de l'application du droit commun.

C'est ce qu'exprime l'article 3 du Livre II du Statut : « L'intéressé peut... demander l'application, pour toute la durée de son incapacité, du régime de la loi du 9 avril 1898, s'il estime que ce régime est plus favorable que celui qui est défini par le présent article. »

Quant à la rente pour invalidité : que l'incapacité soit partielle ou absolue, le régime est le même que celui de droit commun.

Toutefois, la jurisprudence de la Cour de Cassation n'admet pas le cumul de la rente d'accident avec la pension de retraite versée par anticipation au cas d'invalidité. Au contraire, la loi du 21 juillet 1909 prévoit expressément le cumul.

D'ailleurs le régime des retraites est une particularité du Service public. Dans l'industrie, la loi du 5 avril 1910 prévoit bien la constitution de retraites ouvrières et paysannes avec la participation des patrons, des ouvriers et de l'Etat. Cependant, la

retraite est minime, elle est maintenant tout à fait insuffisante. Ainsi la loi du 5 avril 1910 est davantage une loi d'assistance qu'une loi d'assurance. Certains industriels ont créé, de leur propre initiative, une caisse de retraite en faveur de leurs vieux ouvriers ; mais, quoi qu'il en soit, et dans l'ensemble, la retraite n'existe réellement que dans les Services publics.

Dans l'industrie privée, c'est à l'ouvrier lui-même à se constituer une retraite. C'est le travailleur qui a la responsabilité de s'assurer contre la vieillesse. Il devra tenir compte de cette nécessité au moment de louer ses services. La situation peut difficilement être autre sous le régime de droit commun, étant donné la précarité ordinaire du lien qui attache l'ouvrier à l'entrepreneur : trop souvent, le premier ne fait que passer au service du second.

Les rapports des agents et de l'administration ne sont pas les mêmes que ceux qui existent entre patrons et ouvriers. Le personnel se doit au Service public et l'Etat se doit à l'agent. La retraite est donc à la charge de l'administration et elle est majorée quand la vie augmente.

Dans l'ensemble, la situation économique du personnel des Chemins de fer est et doit être bien meilleure que celle des ouvriers de l'industrie privée.

Telle est la conséquence normale des obligations particulières qui pèsent sur les agents au Service public.

CONCLUSION

La condition administrative et la situation économique des agents de Chemins de fer sont dominées par les nécessités du Service public.

On a voulu faire tous les sacrifices possibles en vue de satisfaire les agents et de leur assurer une situation meilleure que celle des ouvriers de l'industrie privée.

Les réformes et les retraites, les secours aux agents blessés et malades, la prime de gestion, les conditions de rémunération du personnel, forment un ensemble qui tend vers le bien-être de l'agent.

Le Statut, le recours hiérarchique et le recours contentieux en Conseil d'Etat, l'institution du Conseil arbitral et la représentation des agents au Conseil supérieur des Chemins de fer confèrent des droits aux agents, en assurent la sanction et témoignent de la prise en grande considération des aspirations du personnel.

Le législateur et l'administrateur ont cherché, cherchent, doivent chercher à assurer la satisfaction des desiderata que les agents sont dans l'impossibilité juridique de faire triompher, par le Syndicat et par la grève.

Vu : Le Doyen,
H. BERTHÉLÉMY

Vu : Le Président de Thèse
Edgard ALLIX

Le Recteur de l'Académie
P. APPELL

ANNEXE

Réseau de

Gare de

Arrondissement de

Station de

Date de l'enquête :

Halte de

Etablissement de

*TABLEAU des éléments devant entrer en ligne de compte pour
la détermination des indemnités de résidence.*

Nature de l'élément de dépense	Quantité	Prix unitaire	Dépense totale	OBSERVATIONS
Pain	650 kg			On prendra le prix du pain de consommation courante, à l'exception du pain de luxe.
Viande 180 kilos	Bœuf (100 kg au moins) Veau Mouton Porc			On prendra le prix moyen de la viande avec os en tablant sur la moyenne entre la viande à rôtir et à bouillir par exemple, le faux-filet et la poitrine pour le bœuf ; entre le gigot et la poitrine pour le mouton ; entre la noix et la poitrine pour le veau et entre le filet et la poitrine pour le porc. <i>Il est admis que, suivant les consommations locales, le mouton, le veau ou le porc peuvent, à poids égal, remplacer le bœuf, mais que sauf justification spéciale, il doit toujours être consommé au moins 100 k. de bœuf.</i> Lorsque dans un pays on pourra se procurer de la viande frigorifiée, on tablera sur la moyenne entre son prix et celui de la viande fraîche.
Matières grasses	30 kg			On prendra la moyenne des prix de l'huile blanche de cuisine, du beurre salé de cuisine et du saindoux.
Œufs	15 dz			
Lait	300 l.			
Pommes de terre	350 kg			
Haricots secs	40 kg			Prendre le prix moyen des qualités offertes.

Nature de l'élément de dépense	Quantité	Prix unitaire	Dépense totale	Observations
Boisson	300 l,			On tablera sur une consommation annuelle de 300 litres de vin de la qualité la plus ordinaire. Dans les pays où l'on consomme du cidre ou de la bière, on effectuera le calcul en admettant qu'un litre de vin est remplacé par 2 litres de bière ou de cidre. Par conséquent, s'il est reconnu que dans une localité il n'est consommé que du cidre ou de la bière, on tablera sur 600 litres de cette boisson. Si on ne consomme que 100 litres de vin, on admettra qu'il est, en outre, consommé 400 litres de bière ou de cidre.
(1) Menues dépenses Chiffre de la population d'après le recensement de 1911 ou chiffre actuel pour les régions envahies ou dévastées.				<i>On comptera pour les menues dépenses :</i> Pour les localités de moins de 5.000 habitants.. Fr. 0 de 50.000 à 99.999 300 de 15.000 à 49.999 200 de 50.000 à 99.999 300 de 100.000 et au-dessus 400 à l'exclusion de Paris et la banlieue limitée à la Grande Ceinture. Paris et la banlieue à l'intérieur de la Grande Ceinture Fr. 500
Loyer				Le prix du loyer à inscrire est la moyenne des prix des loyers des logements à 2, 3 et 4 pièces. (Prix du loyer du logement à 2 pièces + prix du loyer du logement à 3 pié-

(1) Dans certains cas, le chiffre de la population à faire entrer en ligne de compte pour la détermination du montant des menues dépenses, pourra ne pas être celui de la Commune sur le territoire de laquelle se trouve la gare ou l'établissement sur lequel porte l'enquête. En ce cas, des justifications spéciales seront fournies par la Commission locale.

Nature de l'élément de dépense	Quantité	Prix unitaire	Dépense totale	Observations
Loyer (suite)				ces + prix du loyer du logement à 4 pièces + le total divisé par 3.) Toute pièce de moins de 5 m² ne sera pas comptée non plus que le grenier et la cave. On se fera présenter des quittances de loyer ou des feuilles d'impositions pour établir ces prix. On prendra ces renseignements auprès d'agents continuant à bénéficier de leurs baux d'avant-guerre et auprès d'agents ayant des baux récents et on fera la moyenne. Lorsque certains agents occupent des locaux loués par le réseau, on en déterminera le nombre A et on déterminera celui B des agents logés en dehors de ces locaux (A + B représente le total des agents de la localité). Si l est le prix moyen des logements de 2, 3 et 4 pièces, louées par le réseau et L le prix moyen des logements loués au dehors (l et L étant déterminés comme ci-dessus) on déterminera le loyer moyen en calculant : $\frac{Al + BL}{A + B}$ Si, par exemple, il y a dans une localité 1 agent logé dans un immeuble appartenant au réseau et 3 agents logés en ville, on divisera par 4 le total obtenu en ajoutant le prix moyen de la maison louée par le réseau et le prix moyen multiplié par 3 du logement loué en ville. Les chiffres A et B seront donnés par les services locaux du réseau.

Nature de l'élément de dépense	Quantité	Prix unitaire	Dépense totale	Observations
Impôts				On calculera les impôts départementaux et communaux en tablant sur le chiffre moyen du loyer trouvé ci-dessus (<i>déduction faite, s'il y a lieu, des abattements</i>) et en le multipliant par les coefficients en vigueur dans la commune.

Pour la détermination du prix des denrées, la Commission locale ira procéder à des enquêtes sur place. Elle se fera conduire chez les différents fournisseurs par des agents de la résidence désignés par les Chefs de Services locaux prévenus de sa visite.

Elle se livrera à toutes les recherches et à toutes les consultations qu'elle jugera utiles, notamment auprès des municipalités et des services de contributions.

Les enquêtes porteront surtout sur les fournisseurs installés aux abords des gares et sur les magasins à grand débit. S'il existe sur le réseau un éconamat ou des sociétés coopératives, leurs prix de vente interviendront dans la moyenne des prix portés au présent tableau ; de même, lorsqu'il existe des magasins municipaux de vente ou de détail.

Lorsqu'il sera avéré que ces établissements (économats, coopératives ou magasins municipaux, peuvent fournir la totalité de la consommation d'un article, on prendra, obligatoirement pour cet article le prix de vente de ces établissements, s'il est moins élevé que celui du commerce.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

INTÉRÊT POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE NOTRE ÉTUDE

La condition administrative et la situation économique des agents de chemins de fer concernent directement plus d'un million de Français. — Le problème est d'intérêt général	7
---	---

I

CONDITION ADMINISTRATIVE

Titre I. — Régime du Code civil et de la loi du 15 juillet 1845	12
Le principe. — L'évolution de la notion du service public. — Agents dont le service intéresse ou non la sécurité des voyageurs, agents assermentés et non assermentés. — La position de la doctrine	12
Titre II. — Régime nouveau ; les agents des compagnies sont des fonctionnaires	18
CHAPITRE I. — Généralités	18
§ 1. — L'intervention devient la règle. — Indemnités de cherté de vie et allocations pour charges de famille. — Le relèvement des pensions de réforme et de retraite. — Le Statut. — La loi du 29 octobre 1921. — Le ministre chef hiérarchique suprême	18

§ 2. — Considérations financières et administratives qui pourraient faire soutenir que les agents de chemin de fer sont encore employés de l'industrie privée	24
---	----

§ 3. — Les agents sont réputés être des fonctionnaires	26
--	----

CHAPITRE II. — Le « Statut du personnel ». — Ceux que le Statut concerne. — Recrutement des agents. — Personnel non commissionné. — Le commissionnement. — Ancienneté. — Avancement, tableaux d'aptitude. — Représentation du personnel auprès des chefs de service et du directeur. — Mesures disciplinaires, Conseil d'enquête. — Congés et maladies. — Cessation de fonctions. — Les règlements en application du « Statut ». — Conclusion	29
---	----

CHAPITRE III. — La Convention du 28 juin 1921 et l'article 6 de la loi du 29 octobre 1921	49
---	----

La question de la représentation du personnel au Comité de direction. — Représentation des agents au Conseil supérieur des chemins de fer : signification matérielle et morale. — La délégation du personnel : répartition des sièges entre les différents services et entre les « petits » et « moyens cheminots ». — Les élections (décret du 11 février 1922). — Les élus au Conseil supérieur ne peuvent pas être en même temps délégués du personnel auprès des chefs de service et auprès du directeur. — Conclusion	49
--	----

CHAPITRE IV. — Le Tribunal arbitral (loi du 29 octobre 1921, article 12)	61
Difficultés d'ordre administratif et recours contentieux. — Toute contestation d'ordre collectif est réglée par un « Tribunal arbitral ». — Le « Tribunal arbitral » est en réalité un Conseil administratif supérieur	61
CHAPITRE V. — La sanction des droits des agents. — Recours hiérarchique et recours en Conseil d'Etat. — Contentieux des élections au Conseil supérieur des chemins de fer et contentieux de pleine juridiction. — Les règles du droit public s'appliquent par suite des nécessités du service public. — Recours pour excès de pouvoir et notamment recours contre les décisions du Conseil arbitral. — Conclusion	65
CHAPITRE VI. — La question des « Syndicats des Cheminots ». — La grève	69
Le régime auquel sont soumis les agents de chemins de fer ne peut être celui du droit privé. — Danger du syndicat révolutionnaire. — Le point de vue juridique. — Le problème politique. — La grève. — Intervention nécessaire des pouvoirs publics en faveur des agents	69

II

SITUATION ECONOMIQUE

CHAPITRE I. — Conditions de rémunération du personnel	81
---	----

§ 1. — Le règlement.

L'unification des salaires. — Les différences de rémunération suivant les catégories du personnel et les services. — Les récompenses. — Les indemnités proprement dites. — Traitement fixe entier 81

§ II. — Le relèvement de la rémunération du petit personnel 95

La rémunération des « petits cheminots » a été plus augmentée que celle de leurs camarades. — Comparaison entre les majorations opérées dans les trois grands services des réseaux. — Comparaison entre le relèvement de la rémunération et celui du coût de la vie..... 95

CHAPITRE II. — L'article 3 de la loi du 29 octobre 1921 101

Section I. — Le principe.

§ 1. — La prime. — La question de pénalisation. — La prime donnera-t-elle lieu à une répartition individuelle ? 101

§ 2. — L'association du personnel à la gestion. — Les actions de travail et le projet Loucheur 105

§ 3. — Le projet de la C. G. T. et du groupe socialiste de la Chambre 108

Section II. — Les bases de la répartition de la prime. (Décret du 29 septembre 1922.) 110

Section III. — La coopérative de main-d'œuvre.

— Liberté ou obligation 111

Section IV. — La Caisse d'épargne (De Ramel). . . 115

CHAPITRE III. — La durée de la journée de travail.

Application de la loi du 23 avril 1919. —

Nature juridique des « accords paritaires ». —

Critique des règlements en vigueur (Rapport

Mussat au Conseil supérieur des chemins de fer.

Discours de M. François-Marsal au Sénat.) —

Le projet du Conseil supérieur des chemins de

fer. — Le décret du 14 octobre 1922. — Criti-

que du nouveau règlement 119

CHAPITRE IV. — Les secours aux agents blessés ou

malades 131

Agents blessés en service. — Agents malades

ou blessés en dehors du service 131

CHAPITRE V. — Les réformes et les retraites. . . . 137

§ 1. — Les réformes.

La rente prévue par la loi du 9 avril 1898. —

La loi du 21 juillet 1909 : retraite anticipée. —

Lacunes de la législation. 137

§ 2. — Les retraites.

Les lois de 1909 et de 1911. — La retraite
correspond aux nécessités particulières du ser-

vice public 139

§ 3. — Les majorations.

Caractère de la pension. — Convention du

13 septembre 1920, en application de la loi du 25 mars 1920. — Les critiques du sénateur Rabier. — Article 14 de la loi du 28 octobre 1921 et règlement en application de l'article 14. — Les critiques du député About. — L'article 132 de la loi des finances du 31 décembre 1921. — Dispositions nouvelles à intervenir. . .	141
---	-----

CHAPITRE VI. — Les dépenses du personnel dans la comptabilité des Compagnies	149
La part de dépenses occasionnée par le personnel a diminué	149

CHAPITRE VII. — Situation comparée des agents de chemins de fer et des ouvriers de l'industrie privée	153
---	-----

Le salaire comme élément de la rémunération des ouvriers et des agents de chemins de fer. — Un premier procédé de comparaison des salaires, sa critique. — Le traitement moyen des agents de chemins de fer. — Moyenne des salaires ordinaires payés dans trente-huit professions masculines. — Les salaires dans l'industrie privée sont un peu plus élevés que ceux qui sont payés par les réseaux. — Les agents de chemins de fer ont été moins augmentés que les ouvriers de l'industrie privée. — Obligation particulière de l'administration vis-à-vis du personnel des réseaux. — Agents et ouvriers blessés ou malades. — Réformes. — Retraites. —

Conclusion	153
----------------------	-----

CONCLUSION

Le législateur et l'administrateur ont cherché, cherchent, doivent chercher à assurer la satisfaction des desiderata que les agents sont dans l'impossibilité juridique de faire triompher, par le syndicat et par la grève 169

Les Presses Universitaires de France. — PARIS
